موانئ شبه جزيرة العرب وأثرها
في النشاط التجاري البحري
قبل الاسلام

اطروحه تقدم بها

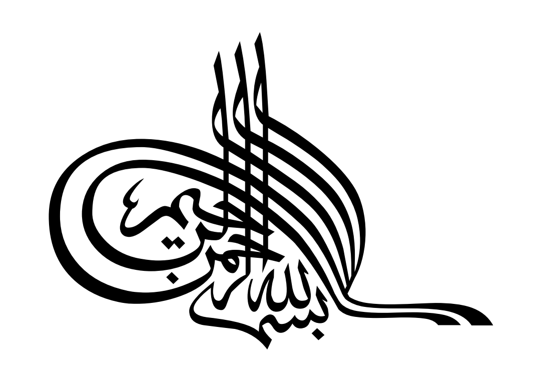
محمد حمزة جار الله الشمري

الى مجلس كلية التربية [ابن رشد] جامعة بغداد وهي جزء من متطلبات نيل درجة دكتوراه فلسفة في التاريخ الاسلامي

بإشراف

الاستاذ الدكتور
حسين علي الداقوقي

1424هـ 2004م



﴿إِنَّ اللَّهَ وَمَلَائِكَتَهُ يُصَلُّونَ عَلَى النَّبِيِّ يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا صَلُّوا عَلَيْهِ وَسَلِّمُوا تَسْلِيمًا﴾

صدق الله العظيم

(سورة الأحزاب- الآية 56)

اقرار لجنة المناقشة

نشهد نحن اعضاء لجنة المناقشة باننا اطلعنا على الاطروحة المقدمة من الطالب محمد حمزة جار الله الشمري الموسومه (موانئ شبه جزيرة العرب واثرها في النشاط التجاري البحري قبل الاسلام) وقد ناقشنا الطالب في محتوياتها وفيما له علاقة بها ونعتقد بانها جديرة بالقبول لنيل درجة الدكتوراه آداب في التاريخ الاسلامي بتقدير (   ) .

التوقيع:
الاسم: أ.د. عبدالحسين مهدي الرحيم
عضواً

التوقيع:
الاسم: أ.د. خاشع المعاضيدي
رئيساً

التوقيع:
الاسم: أ.م. د. كمال ناصر ذهب
عضواً

التوقيع:
الاسم: أ.م. د. عبدالستار مطلك درويش
مشرفا

التوقيع:
الاسم: أ.م.د. جواد مطر الموسوي
عضواً

التوقيع:
الاسم: أ.د. حسين علي الداقوق
مشرفا

صدقت من مجلس كلية التربية (ابن رشد) جامعة بغداد .

الاستاذ الدكتور عبدالامير عبد دكسن
عميد كلية التربية (ابن رشد)
التاريخ: /   / 2004

الإهداء

إلى والدي ووالدتي أهدي هذا
الجهد المتواضع.. براً ووفاءً
الى عائلتي زوجتي وأولادي
الذين حملوا عني عناء الدراسة
ومتاعبها تقديراً وعرفاناً .

الباحث

بسم الله الرحمن الرحيم

شكر وتقدير

لا يسعني بعد أن أنجزت هذه الدراسة إلا أن أتقدم بالشكر والعرفان بعد الله سبحانه وتعالى إلى أستاذي الاستاذ الدكتور الفاضل حسين علي الداقوقي أطال الله بعمره لتفضله بالاشراف على هذه الدراسة وتقويمها ورفدها بأفكاره العلمية السديدة وأتقدم بوافر الشكر والعرفان لأستاذي الاستاذ الدكتور عبد الحسين مهدي الرحيم رئيس قسم التاريخ لما له من أثر في توجهي العلمي نحو دراسة جوانب من تاريخ العرب قبل الاسلام ، واتقدم بخالص الشكر إلى استاذي الاستاذ الدكتور عبد الأمير دكسن عميد كلية التربية – ابن رشد جامعة بغداد لدعمه واسناده ، وإلى اساتذتي وأخوتي في قسم التاريخ وأخصهم بالذكر أخي الدكتور حسين داخل البهادلي لما أبداه من جهد مشكور في مجال توفير عددٍ من مصادر الدراسة كما واتقدم بجزيل الشكر والامتنان لأخي الدكتور هادي صالح العمري لما أبداه من مساعدة طيبة في توفير بعض مصادر البحث المهمة ولا أنسى أن اتقدم بالشكر بالعرفان إلى منتسبي المكتبة المركزية ومكتبة المتحف ومكتبة قسم التاريخ ومكتبة المهلب لمساعدتهم في أنجاز هذه الدراسة .

واتقدم بالشكر والامتنان الى السيد الفاضل راضي ابو رغيف الذي حباني بفيض من رعايته واهتمامه وإلى أشقائي وزملائي ولكل من مد يد العون ليّ لأنجاز هذه الدراسة .

والله ولي الهداية والتوفيق

الباحث

الرموز المستخدمة

ج	الجزء
م	المجلد
ص	الصفحة
هـ	الهجري
م	الميلادي
ت	المتوفي
ق.م	قبل الميلاد
ط	الطبعة
بلات	بلا تاريخ طبع

المحتويات

بسم الله الرحمن الرحيم

المقدمة

نطاق البحث وتحليل المصادر

استأثرت دراسة تاريخ العرب قبل الإسلام بأهتمام العديد من الباحثين، كونها تعد حلقة مهمة من حلقات التاريخ العربي الذي لا تزال معظم جوانبه تستحق الدراسة والأهتمام من قبلهم، وأن دراسة النشاط الملاحي والموانئ البحرية العربية وأثرها في الحياة الاقتصادية تستحق الدراسة فعلاً وتسليط الضوء عليها فضلاً عن دورها في صلات الجزيرة العربية مع البلاد الأخرى ، لذا توالدت لديّ الرغبة في ألقاء الضوء على جوانب نشاطاتها التجارية وصلاتها الحضارية المتعددة ، إذ أنه ليس من المستغرب ان تقترن تجارة الشرق في عصور ما قبل الإسلام بالعرب، فقد تمتعت بلادهم بموقع جغرافي مميز في وسط العالم، وعلى ملتقى طرق الملاحة البحرية مما جعلها حلقة وصل مهمة، وسبباً للصلات التجارية والحضارية بين اقطار الشرق والغرب، فضلاً عما كانت تختزنه ارضها من ثروات وما تغله من منتجات عالية القيمة من معادن وطيوب متنوعة.

وقد ادرك العرب منذ زمن مبكر أهمية موقعهم وقيمة منتوجاتهم، فركبوا البحر بسفنهم وقطعوا الفيافي بقوافلهم ونظموا الطرق واقاموا المحطات وانشأوا العديد من الموانئ البحرية وسعوا بكل ما لديهم من امكانات على اشاعة الامن والاستقرار لبلوغ هدفهم وضمان تجارتهم، فازدهرت على اثر ذلك وفي جهات عدة من بلادهم مدن تجارية وموانئ بحرية بلغت شهرتها مستوىً رفيعاً في تجارة العالم آنذاك.

ولم يقتصر دور العرب على الوساطة التجارية ونقل السلع والبضائع بين الشرق والغرب بل كانوا مساهمين اساسيين في بناء الحضارة الانسانية، وبفضلهم انتقلت الكثير من العناصر الثقافية والحضارية الى بقاع العالمين الشرقي والغربي، وكان للموانئ البحرية التي اقيمت على طول سواحل شبه الجزيرة العربية اثر في

توثيق وادامة تلك الصلات، كونها تمثل منافذ مهمة للتجارة الخارجية والاحتكاك بين الاجناس البشرية المختلفة.

وقد كانت شبه جزيرة العرب بما أوتيت من أهمية الموقع ووجود الثروات محل جذب القوى الخارجية منذ القدم، الذين دفعتهم اطماعهم التوسعية في السيطرة على منطقة الشرق وتجارتها، وكان الاسكندر المقدوني الذي اكتسح معظم بلاد الشرق حتى حدود الصين، يدرك أهمية أرض شبه الجزيرة العربية والبحار المحيطة بها بالنسبة لأمبراطوريته ، فقام بأرسال عدة حملات استطلاعية تمهيداً لغزوها، وعلى منواله سار خلفاءه من البطالسة والسلوقيين ، فقد اخضع البطالسة مصر وتجارة البحر الاحمر وبعض موانئ الساحل الغربي من شبه الجزيرة العربية لسيطرتهم ، واعقبهم الرومان الذين ارادوا اخضاع بلاد العرب الجنوبية في حملتهم المشهورة عام 24 ق. م، إلا أنهم فشلوا في ذلك، ثم جاء بعدهم الروم البيزنطيين الذين تحالفوا مع الاحباش في تحقيق اهدافهم السياسية والاقتصادية والدينية في بلاد العرب وسواحلها البحرية ، فكان الاحتلالان الحبشيان في القرنين الرابع والسادس الميلاديين يدخل ضمن ذلك الهدف.

ولم يفلح السلوقيون كما افلح البطالسة في السيطرة على التجارة البحرية في المحيط الهندي رغم محاولاتهم المتكررة في هذا الشأن بسبب ضعف بحريتهم ومقاومة البارثيين لهم الذين نجحوا فيما بعد في القضاء عليهم وفرض سيادتهم على التجارة البحرية في مياه الخليج العربي حتى ظهور الساسانيين في القرن الثالث الميلادي، إذ تحولت السيادة في هذه الجهات إلى الساسانيين وخضعت معظم الموانئ الشرقية لسيطرتهم كما فرضوا سيطرتهم أيضاً على السواحل الجنوبية بعد احتلالهم لليمن في عام 575م.

ولا ريب فأن لتلك الأحداث اثارها على مجمل النشاط الملاحي والتجاري في السواحل العربية، فازدهار التجارة البحرية العربية آنذاك كان يتوقف على قوة وضعف القوى الخارجية الطارئة على الخليج العربي، ففي حين كانت القوى التي تعاقبت السيطرة على تجارة البحر الاحمر في عصور ما قبل الاسلام تمتاز بقدراتها البحرية التي فاقت القدرات البحرية العربية مما أثر سلباً على نشاط السكان الملاحي

والتجاري في هذه الجهات ، فأن القوى الأجنبية الطارئة على مياه الخليج العربي والبحر العربي لم تكن بذات القدرة البحرية التي تمتعت بها القوة التي تحكمت بتجارة البحر الاحمر، لذا فأن تأثيرها على نشاط السكان البحري في هذين الساحلين كان محدوداً وظلت موانئ هذين الساحلين تشهد استمرار الحركة التجارية لاسيما في القرنين الخامس والسادس الميلاديين، إذ غدت معظم المدن الساحلية وموانئها البحرية مراكز تجارية لأستلام بضائع الهند وشرق أفريقيها ليتم فيما بعد تصديرها عبر شبكة الطرق البرية الداخلية إلى اسواق بلاد الشام والعراق ومصر ، وأنتظم سكان المناطق الغربية من الحميريين والحجازيين في تلك الحركة التجارية المتدفقة وقادوا المنظومة التجارية الداخلية بعدما عجزوا عن منافسة القوى البحرية المسيطرة على تجارة البحر الاحمر.

أن أهمية الدراسة تأتي من أهمية الموضوع الذي تتناوله ، فالتجارة البحرية هي أحدى العناصر الأساسية الداخلية في اقتصاد الجزيرة العربية وهي أحد اسباب الازدهار الاقتصادي الذي كانت قد بلغته الجزيرة العربية في عصور ما قبل الاسلام ، فضلاً عن أنها كانت الواسطة في تعارف العرب مع الشعوب والأمم الأخرى بما حملته في اعطافها من عناصر ثقافية وحضارية، وأن الهدف من هذه الدراسة هو ألقاء ضوء على الفعاليات التجارية التي كانت تشهدها الموانئ البحرية العربية وبيان اثر الموانئ في تهيئة اسباب نجاح تلك الفعاليات واتساعها سيما وان الموانئ البحرية كانت احد اركان النشاط التجاري المهمة في عصور ما قبل الاسلام.

وقد اقتضت هذه الدراسة تقسيم الموضوع الى خمسة فصول.

الفصل الأول تناول طبيعة النشاط الملاحي والتجاري للعرب في عصور ما قبل الإسلام، من خلال ما ورد في المصادر العربية والكلاسيكية من معلومات واشارات عن معرفة العرب بالبحر وركوبه وتطور معارفهم البحرية واكتشافهم لأسرار البحار وجرأتهم في اقتحامها.

كما تضمن تعريفاً مفصلاً عن طرق الملاحة البحرية التي كانت تربط موانئ شبه الجزيرة العربية بالموانئ العالمية الأخرى ، وعرضاً تاريخياً لتطور مفهوم الميناء

ونشأة وظهور الموانئ البحرية في السواحل العربية والشروط التي يجب توافرها في قيام الموانئ .

أما الفصل الثاني فقد كّرس لدراسة موانئ الساحل الشرقي مع نبذة جغرافية وتاريخية عن طبوغرافية الساحل الشرقي واثرها في تحديد نمط الحياة السياسية والاقتصادية والاجتماعية في المنطقة الشرقية وطبيعة العلاقات التجارية بين مدن الساحل الشرقي والقوى العربية والاجنبية في تلك العصور.

في حين أن الفصل الثالث عقد لدراسة موانئ الساحل الجنوبي مع نبذة مقتضبة عن الأحوال الجغرافية والسياسية والاقتصادية وطبيعة القوى المسيطرة على ذلك الساحل واثر تلك الجوانب على ازدهار النشاط التجاري البحري وقيام الموانئ البحرية في ذلك الساحل.

أما الفصل الرابع فقد تناول الموانئ البحرية الغربية التي اقيمت على ساحل البحر الأحمر الشرقي، ودور الممالك العربية الجنوبية والشمالية في الفعاليات التجارية البرية والبحرية في الساحل الغربي وظهور التنافس الدولي في مياه البحر الأحمر ممثلاً باليونانيين والرومانيين والبيزنطيين والأحباش في عصور ما قبل الإسلام.

في حين درس الفصل الخامس الصلات التجارية المتحققة بفعل نشاط الموانئ البحرية العربية مع الموانئ العالمية المتعاملة معها، وما نتج من تلك الصلات من انتقال الكثير من العناصر الثقافية والحضارية بين بلاد العرب وتلك الأمم والشعوب وبيان أثر نشاط الموانئ البحري على الأزدهار الاقتصادي في عموم شبه الجزيرة العربية وما نتج عنه من تحسن الاحوال الاقتصادية والمعاشية لعموم المجتمع العربي ، فضلاً عن أهم الاساليب المستخدمة في التعامل التجاري عبر الموانئ البحرية وأسواقها التجارية.

تحليل المصادر

وقد اعتمدت هذه الدراسة على العديد من المصادر الأولية والمراجع الثانوية ، وكانت معلومات الكتبة اليونان والرومان، والتي تم أقتباسها من المراجع الثانوية لبعض الباحثين العرب والأجانب تمثل جلّ المعلومات التي أعتمدتها الدراسة في ثنايا فصولها عن النشاط البحري والتجاري في الموانئ العربية ، فتلك المعلومات ، لا تزال تمثل المصدر الاساس في الدراسات التاريخية والاقتصادية التي اختصت بشبه جزيرة العرب في عصور ما قبل الاسلام ، إذ كان الكتبة اليونان الذين أرخوا تاريخ اليونان والرومان والروم في الشرق، قد ضمنوا مؤلفاتهم بمعلومات مهمة عن بعض جوانب النشاط الاقتصادي لشبه جزيرة العرب وبخاصة تجارتها البرية والبحرية، فهيرودوتس Herodots (485–452 ق.م) ذكر في تاريخ الفينيقيين ونشاطهم البحري في السواحل العربية، وتحدث ايضاً عن منتوجات الجزيرة العربية من الطيوب والافاويه، التي يبدو أن تبادلها كان يتم عبر الموانئ البحرية في عصره كلبان والمر والقرفة، كذلك ما أورده ثيوفراستوس Theophrastus (372–287 ق.م) في كتابه (النباتات وخصائصها) من معلومات عن منتوجات العرب من اللبان والمر وفوائدهما، أما ديدروس الصقلي Diodorud siculus (80–20 ق.م) فقد تحدث بامعان عن تجارة الجزيرة العربية لاسيما في زمن السبئيين والجرهائيين وكانت رواياته ذات مصداقية لأعتمادها على المصادر المكتوبة لا الشفوية، وبالأخص مرويات اجاثارخيدس الذي امده بمعلومات نافعة عن منتوجات الجزيرة العربية وثرواتها المعدنية، أما سترابو Strabo (24–52 ق.م) فقد كان لكتابه (جغرافية سترابو) على رغم مما يؤشره البعض من مآخذ عليه في عدم دقة بعض معلوماته فيما يخص جغرافية جزيرة العرب فأن فوائده مهمة فيما عرضه من معلومات تخص النشاط التجاري البحري في سواحل البحر الأحمر، لاسيّما فيما يتعلق بموانئ الانباط والسبئيين ، فضلاً عن ما تحدث به عن ممالك اليمن المعاصرة كالمعينيين والسبئيين والحضارمة والقتبانيين، وتجارتهم البرية والبحرية ، ومنتوجات شبه جزيرة العربية وثرواتها الطبيعية، ومما يميز مؤلف سترابوا أنه كان أيضاً يعتمد المصادر المكتوبة

مثل أجاثارخيدس وارخميدس وايراتوستيس ، كما ان معظم معلوماته عن جزيرة العرب اتي تم توثيقها أثناء مشاركته في حملة الياس جالوس العسكرية على بلاد العرب الجنوبية في عام (24 ق.م).

أما بليني Pliny (23–79م) وهو كاتب روماني عاش في القرن الأول الميلادي فقد ضمن كتابه معلومات قيمة عن جغرافية جزيرة العرب وأحوالها السياسية والاقتصادية ، قد افادت الدراسة مما اورده بليني من معلومات مركزة عن الطرق البحرية ومنتوجات الجزيرة العربية، فضلاً عما ذكره من معلومات تخص المعينيين والسبئيين والجرهائيين.

ومن المصادر الكلاسيكية المهمة التي افادت الدراسة كتاب الطواف حول البحر الأريتيري ، وهو لمؤلف مجهول ، يرجح معظم الباحثين زمن تأليفه إلى القرن الثاني الميلادي ، وعلى الرغم من أنه صغير الحجم الا ان فائدته عظيمة ، لاسيّما في مجال أغناء الدراسة بمعلومات عن التجارة البحرية ونشاط الموانئ العربية في تلك الحقبة وعن السلع التجارية المتداولة عبر الموانئ ، وتكمن قيمة ما ذكره من معلومات في أن صاحبه كان شاهد عيان للكثير منها لاسيما ما يخص الموانئ والجزر العربية .

كذلك أعتمدت الدراسة على مجموعة من المصادر العربية والإسلامية ، وقد انتفعت من معلوماتها لاسيما ما يتعلق بأوجه النشاطات البحرية والتجارية، ويأتي في مقدمتها الكتب الجغرافية ومنها كتاب مختصر البلدان لأبن الفقيه الهمداني (290هـ) وكتاب صفة جزيرة العرب لأبن الحائك الهمداني (334هـ) وكتاب المسالك والممالك للاصطخري (341هـ) وكتاب معجم ما استعجم لأبي عبيد البكري (487هـ) وكتاب معجم البلدان لياقوت الحموي (626هـ)، وقد تميز كتاب المسالك والممالك بما أورده من معلومات افادت الدراسة في مجال الطرق البحرية ونوع الموارد الاقتصادية لبعض مدن الساحل العربي، كما تميز أيضاً كتاب معجم البلدان الذي استفادت منه في تعيين بعض مواقع المدن والموانئ الساحلية وطبيعة نشاط السكان الاقتصادي.

كما اعتمدت الدراسة على عدد من المصادر التاريخية العربية الإسلامية، فكان كتاب (المحبر) لأبن حبيب (245هـ) أحد الكتب التي افادت الدراسة في مجال

توثيق معلومات الاسواق التجارية الموسمية التي كانت تنعقد قرب السواحل البحرية ووقت قيامها وانفضاضها.

كما افادت الدراسة ايضاً من كتاب (فتوح البلدان) للبلاذري (279هـ) وكتاب (تاريخ الرسل والملوك) لأبن جرير الطبري (310هـ) اذ اعتمدتهما الدراسة في توثيق بعض الحوادث التاريخية فضلاً عما أورداه من أخبار تخصر بعض أوجه النشاط الاقتصادي في عدد من مدن الساحل الشرقي وعلاقاتها مع الدولة الساسانية، كما أفادت الدراسة من بعض كتب اللغة والمعاجم ، كـ(لسان العرب) لأبن منظور (711هـ) وتاج العروس للزبيدي (1205هـ) في توضيح بعض المعاني اللغوية واستعمالتها المتعددة وتناول بعض الجوانب التاريخية والاقتصادية .

كما اعتمدت الدراسة على مجموعة من المراجع الثانوية التي أهتمت بدراسة تاريخ شبه جزيرة العرب السياسي والاقتصادي في عصور ما قبل الاسلام، يأتي في مقدمتها مؤلف (المفصل في تاريخ العرب قبل الاسلام) للدكتور جواد علي ، وهو من المراجع المهمة التي لا يمكن لأي باحث في تاريخ العرب قبل الاسلام الاستغناء عنه لما فيه من مادة علمية معمقة منقولة عن مؤلفات الكتبة اليونايين والرومانيين، وقد اثرى الدكتور جواد علي هذا المؤلف بتصوبياته العلمية ومعالجاتها الفكرية بالاستناد إلى مناهج البحث التاريخي في معالجة الروايات التي اوردتها المصادر اليونانية والرومانية بعد مقارنتها مع ما جاءت به المصادر العربية وما كشفت عنه المدونات والآثار المكتشفة في العديد من جهات بلاد العرب، كما افادت الدراسة ايضاً من كتاب (دراسات في تاريخ العرب قبل الاسلام) للدكتور منذر البكر وهو من المؤلفات القيمة لما اورده من معلومات مصدرها الاساس ايضاً المؤلفات اليونانية لاسيما في مجال تاريخ جنوب بلاد العرب الاقتصادي والسياسي ومنه تم الحصول على معلومات تخص نشاط مينائي خاراكس والجرها في الساحل الشرقي كما تمت الاستفادة ايضاً من مؤلف (جزيرة العرب قبل البعثة) لأوليري الذي تناول اوجه النشاطات المختلفة لشبه جزيرة العرب قبل ظهور الاسلام معتمداً ايضاً على المصادر الكلاسيكية المتقدمة وقد افاد الدراسة بما أورده من معلومات تخص الطرق البحرية والموانئ والسلع والبضائع التجارية المتداولة عبر الموانئ.

كما اعتمدت الدراسة على بعض المراجع الثانوية المتخصصة لدراسة أوجه النشاط البحري في شبه الجزيرة العربية يأتي في مقدمتها كتاب العرب والملاحة لجورج فضلو حوراني ، فقد كان هذا المؤلف محاولة جديرة بالثناء فيما قدمه من معلومات عن الملاحة البحرية العربية في عصور ما قبل الاسلام ، اعتماد على ما جاء في المصادر اليونانية والرومانية والعربية، وفضلاً عما أبداه حوراني من تحليل علمي ومقارنة للنصوص التاريخية كانت قد اضفت الجانب العلمي لهذا المؤلف، فأن مترجمه الدكتور يعقوب بكر ساهم أيضاً بايضاحاته وتصوبياته العلمية في اخراجه اخراجاً علمياً وكذلك كان كتاب (أضواء على تاريخ اليمن البحري) لحسن صالح شهاب، وقد افادت الدراسة منه في توضيح معالم النشاط البحري للسواحل الجنوبية .

وبالاضافة إلى ذلك فقد اعتمدت الدراسة على العديد من المراجع الأخرى التي تم تثبيتها في ثبت المصادر في آخر هذه الدراسة.



نظرة في نشاط العرب الملاحي والتجاري في عصور ما قبل الاسلام

1- خطوط الملاحة البحرية.

2- نشأة الموانئ البحرية في سواحل شبه الجزيرة العربية

نظرة في نشاط العرب الملاحي والتجاري في عصور ما قبل الإسلام :

حتم موقع شبه جزيرة العرب الذي حفت به المسطحات المائية من جهاته الثلاث على العرب الاتصال بالبحر واكتشاف خفاياه واستثمار موارده وخيراته لصالحهم منذ زمن بعيد، فقد كان لهذا الموقع الى جانب تلك الصحراء الجذبة اثر كبير في اتجاه العرب نحو البحر واستخدامه [1] .

بيد أن الزمن الذي يمكن تحديده عن بدء النشاط العربي الملاحي لا يزال غامضاً في ظل ندرة المعلومات وشحتها في ثنايا المصادر التاريخية العربية الإسلامية التي اغفلت هذا الموضوع إذ كان اهتمامها منصباً على ذكر اخبار العرب ومآثرهم قبل الإسلام ومن ثم ذكر اخبار الدعوة الإسلامية وتوثيق سيرة وغزوات الرسول ﷺ واخبار الفتوح العربية والإسلامية .

ومن ذلك فأن الباحث لم يجد في تلك الاخبار الكثيرة سوى اشارات بسيطة عن نشاط العرب البحري وهي لا تشكل في مجموعها موضوعاً مترابطاً يمكن الاستناد اليه[2] .

في الوقت الذي تؤشر فيه جل المعلومات عن نشاط العرب في البحر ولاسيما نشاط المدن والموانئ البحرية الواقعة على سواحل الجزيرة العربية في عصور ما قبل الاسلام جاءت عن طريق المصادر الكلاسيكية التي تعرضت لذكر الطرق التجارية في بحار الشرق والمواني التي تعامل معها اليونان والرومان في تلك الفترة

---

(1) جورج فضلو حوراني: العرب والملاحة، في المحيط الهندي في العصور القديمة واوائل القرون الوسطى، ترجمة: يعقوب بكر، مراجعه يحيى الخشاب، مكتبة الانجلو المصرية، (القاهرة، بلا ت)، ص24.

(2) د. جواد علي: المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام، الطبعة الثانية، دار العلم للملايين ، (بيروت، 1976م)، ج7، ص245.

التأريخيـة[1] ، ذلـك أن هـذه المعلومـات كانـت قـد تضـمنت وصـفاً لـبعض المـوانئ ونشاطها التجاري واهميتها في تجارة العالم آنذاك.

والـى جانـب تلـك المصـادر نجـد أن المـدونات السـومرية والمصـرية والعربيـة الجنوبية التي تعد أساساً لتوضيح بعض جوانب النشاط العربي البحري في تلك الايام لاسيما فـي تجـارة الخلـيج العربـي والبحـر الأحمـر [2] ، غيـر أن الامـر يبـدو اكثـر غموضـاً فـي الفتـرة القريبـة مـن ظهـور الإسـلام إذ يجـد الباحـث صـعوبة فـي اعطـاء تصور واضح لنشاط العرب الملاحي والتجاري في هذه الحقبة بسبب انشغال الكتاب الكلاسـيك عـن الاهتمـام بالجوانـب السياسـية والاقتصـادية واهتمامـه بـالأمور الدينيـة وصـراع المسـيحية فـي اوربـا فضـلاً عـن قلـة المـادة المتـوفرة والمتنـاثرة بـين المضـان التاريخيـة والجغرافيـة العربيـة وهـذا الامـر جعـل بعـض البـاحثين يفتشـون فـي مصـادر اخرى لعلهم يحصلون على معلومات مهمـة أخرى تساعدهم في توضيح معالم هذا الموضـوع وتجلـي بعـض خفايـاه وتكـوين مـادة مقبولـة نوعـاً مـا. فعمـدوا الـى اسـتنطاق اللغـة وفروعهـا مـن مؤلفـات الادب والشـعر المتـوافرة كمـا درسـوا مـا جـاء فـي القـرآن الكريم من كلمات والفاظ تعنى بالبحر واحواله ومراكبه كما أنهم استخرجوا الكثير من الكلمـات والمصـطلحات والاشـعار مـن كتـب المعـاجم والأدب التـي تؤيـد معرفـة العـرب بالبحر[3].

وهنـا لابـد مـن القـول ان العـرب وكغيـرهم مـن الشـعوب الاخـرى المطلـة علـى البحـار قـد تطلعـوا الـى البحـر ومـوارده إلا انهـم كـانوا يهابونـه ويخشـون ركوبـه فكانـت محـاولاتهم بسـيطة لاكتشـافه ومعرفـة اسـراره، فصـنعوا القـوارب الصـغيرة مـن جـذوع

---

(1) منذر البكر: دراسات في تاريخ العرب قبل الإسلام، تاريخ الدول الجنوبية في اليمن، (مطبعة جامعة البصرة ، 1980م)، ص36.

(2) فؤاد جميل: الخليج العربي في مدونات المؤرخين والبلدان الاقدمين، الجمهورية العراقية، مجلة سومر، مديرية الاثار العامة، بغداد، ج1، المجلد22، لسنة 1996، ص40.

(3) جواد علي: المفصل، ج1، ص246.

الاشجار المجوفة وجلود الحيوانات [1] غير أن انعدام توفر المسامير في بلادهم جعلهم يستعاضون عنها بخيوط ليف جوز الهند لشد هياكلها، فكانت محاولاتهم الاولى لا تتعدى صيد الاسماك قرب السواحل في المياه الهادئة لجهلهم باسرار البحر وخفاياه [2] ، ثم تطورت محاولاتهم الى استخراج اللؤلؤ في بعض الجزر القريبة من سواحلهم [3] وبعد حصولهم على خشب الساج [*] وغيره من الاخشاب السميكة اللازمة لصناعة السفن من الهند قاموا بصنع السفن الصغيرة، الا ان صناعتهم كانت بدائية ولم تكن متقنة [4]، مما حد من نشاطهم البحري في هذه الفترة.

وتفيد المعلومات الواردة في المصادر التاريخية الى أن العرب وبمرور الوقت وبتقدم معلومات البحرية واتساع نشاطهم في البحر لاسيما في المياه المحيطة لبلادهم بدأت تظهر في سواحلهم العديد من المدن التجارية والموانئ البحرية منذ الألف الثالثة ق.م. [5] ويعتقد بعض الباحثين ان الفينيقيين هم اول العرب الذين ركبوا اعالي البحار وبلغوا السواحل البعيدة عن سواحلهم،[6] فيما يعتقد آخرون ان البابليين الذين كانوا يهيمنون على الخليج العربي زمن الملك جوديا هم اول من طرق المياه العربية وسواحل الهند قديماً [7]، وذهب آخرون الى ان قدماء المصرين هم اول

---

(1) حوراني: المصدر السابق، ص25، دي لاين اوليري: جزيرة العرب قبل البعثة، منشورات وزارة الثقافة، المملكة الاردنية الهاشمية، عمان، 1990، ص40-75.

(2) حوراني: المصدر السابق، ص26. جواد علي: المفصل، ج1، ص246.

(3) حوراني: المصدر السابق، ص26.

(*) (الساج) مدينة في الهند بين وينسي اليها الخشب المعروف بالساج، شاهب الدين أبي عبد الله ياقوت بن عبد الله الحموي: (ت626هـ-1228م)، معجم البلدان، دار صادر، بيروت ، 1374هـ-1955م، ج3، ص170.

(4) محمود شكري الآلوسي: بلوغ الارب في معرفة احوال العرب، تحقيق محمد بيروت الاندلسي، المطبعة السلفية، مصر، 1928،ج3، ص376.

(5) محمد عبد القادر يافقيه: تاريخ اليمن القديم، المؤسسة العربية للدراسات والنشر ، بيروت- لبنان، 1973، تاريخ اليمن القديم، ص175.

(6) اوليري: المصدر السابق، ص75.

(7) م.ن، ص75.

اول من جابوا البحار وسيروا السفن الملاحية في البحر،[1] وعنهم اخذ الفينيقيون في سواحل البحر المتوسط فن الملاحة،واشتهروا به فيما بعد[2].

ومهما يكن من الأمر فأن ما جاء في المصادر الكلاسيكية وما افصحت عنه المدونات السومرية والمصرية والعربية تشير الى ان نشاط العرب في البحر يعود لزمن قديم بل موغل في القدم، ولاسيّما بالنسبة لسكان السواحل العربية الذين تصفهم تلك المصادر بأنهم كانوا على دارية ومهارة في مجال استخدام البحر [3] ، وفضلاً عن ذلك فأن تطور معرفتهم بعلوم النجوم والفلك واتجاهات الشمس والكواكب وكشفهم لاسرار الرحلات البحرية كان سبباً مهماً في وصولهم الى موانئ الهند الغنية واحتكارهم لتجارة الشرق لقرون عديدة، وكانوا على معرفة بالجزر والخلجان والرؤوس الموجودة فيها.

والى جانب ذلك فأنهم برعوا في تقدير المسافات التي تقطعها السفن بين الموانئ العربية والموانئ الاجنبية. ووحدوا تلك المسافات بالفراسخ [*]والاميال[4]، كل ذلك كان في عصرٍ لم يكن قد عرفت فيه الآلة بعد. [5] فأصبحت المراكب العربية ذات الاشرعة بفضل تلك المعارف تجوب المياه الدافئة في تلك البحار معتمدة على الرياح الموسمية في رحلاتها رغم الصعوبات والمخاطر التي ترافقها والتي قد لا تستطيع أي سفينة شراعية مواجهتها احياناً لكن العرب فضلوا الاستفادة من سرعتها.

---

(1) بافقيه: تاريخ اليمن القديم ، ص189.

(2) شهاب حسن صالح: أضواء على تاريخ اليمن البحري، المركز اليمني للابحاث ، دار العودة ، (صنعاء، 1981م)، ص43.

(3) م،ن، ص45.

(*) الفرسخ = 3 ميل ، ينظر : ابن رستة ، الاعلاق النفيسة ، ص 22.

(4) البكر: دراسات، ص415.

(5) حوراني : المصدر السابق، ص24؛ شوقي عبد القوي عثمان، تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية، سلسلة عالم المعرفة، (مطابع السياسة الكويتية، 1990م)، العدد 151، ص87.

[1] يقول المسعودي: (ولكل من يركب هذه البحار من الناس رياح يعرفونها في اوقات تكون مهابها وقد علموا ذلك بالعادات وطول التجارب يتوارثون ذلك قولاً وعملاً ودلائل يعملون بها ابان هيجانه وركوبه وقدراته)[2] .

لقد كان العرب حتى نهاية القرن الثاني ق.م الى جانب الهنود هم سادة المحيط الهندي ولذا فأنهم حافظوا على سيادتهم البحرية فمنعوا السفن اليونانية القادمة عبر البحر الاحمر من تجاوز ميناء عدن شرقاً كما منعوا السفن الهندية من تجاوز عدن شمالاً في البحر الاحمر [3] ، ليظلوا همزة الوصل بين هاتين القارتين ويحافظوا على اسرار تجارتهم.

غير ان الوضع بدأ يتغير منذ نهاية القرن الاول ق. م إذ بدأت الرحلات المباشرة بين مصر والهند بعد اكتشاف هبالوس اليوناني لسر نظام الرياح [4] الذي كان العرب يحرصون على الحفاظ عليه طيلة تلك السنين واصبح عدد من السفن الرومانية القادمة من مصر تصل الى الاسواق العالمية مباشرة [5] وكان من نتيجة هذا التحول ان تأثرت التجارة البحرية العربية وعد هذا الحدث اول مسمار دق في نعش الاقتصاد العربي آنذاك.

وهذا الأمر قد ظهر جلياً في تأثر تجارة العرب الشماليين والجنوبيين لاسيما أهل الانباط الذين كانوا من اشد المتضررين مما دفعهم إلى استعمال اسلوب مهاجمة

---

(1) عثمان: المصدر نفسه، ص87.

(2) ابو الحسن علي بن الحسين بن علي: (ت:346هـ/ 957م)، مروج الذهب ومعادن الجوهر ، الطبعة الاولى، تحقيق : قاسم الشماعي الرفاعي، دار العلم ، بيروت، 1408هـ-1989م، ج1، ص14-10.

(3) نيقولا زيادة: تطور الطرق البحرية والتجارة بين البحر الاحمر والخليج والمحيط الهندي، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، العدد 4 السنة الأولى، جامعة الكويت، 1975، ص70-71-72.

(4) حوراني: المصدر السابق، ص24.

(5) حوراني: المصدر السابق، ص68-69. نيقولا زيادة: المصدر السابق، ص279. اوليري: المصدر السابق، ص93.

السفن البطلمية في البحر الاحمر في محاولة منهم على ما يبدو لمنع تدخل البطالسة ، ومنعهم من تحويل التجارة من الطرق البرية إلى الطرق البحرية التي حسمت لصالح البطالسة فيخسرون بذلك مصدر رزقهم [1] . مما اضطر بطليموس (285–246 ق.م.) إلى أن يوجه ضربة موجعة للبحرية النبطية من خلال قيامه بوضع حاميات عسكرية مهمتها التصدي لعرب الانباط الذين زادت هجماتهم على السفن البطلمية، فيما يشير صاحب كتاب الطواف إلى ان تجارة العرب الجنوبيين ولاسيما ساحل عدن قد تضررت أيضاً واصبحت عدن في تلك الحقبة لا تعدو كونها قرية صغيرة ومحطة للتمويل فقط،[2] وذهب البعض إلى أن سقوط دولة قتبان في هذه الحقبة كان بسبب تأثرها بتحويل خط التجارة البرية المار عبر أراضيها، بعد ان اصبحت التجارة البحرية تحت النفوذ اليوناني،[3] وما يصوره لنا صاحب كتاب الطواف في وصفه للموانئ في تلك الحقبة من أنها كانت تعج بالحرجة والنشاط التجاري لاسيما موانئ لويكاكوما وموزا وقنا وخاراكس والأبلة وعمانا[4] هو خير دليل على استمرار النشاط التجاري العربي وأن تأثر بعض الشيء بالعوامل التي ذكرت آنفاً.

ومن المصدر نفسه نجد عدداً من الموانئ الهندية وموانئ شرق افريقيا تتعامل مع سفن العرب بل اقتصر عدد من الطرق البحرية على الملاحة العربية فقط، [5] هذا فضلاً عن مرور عدد من السفن الاجنبية في الموانئ العربية مثل السفن اليونانية القادمة من بريجازا في الهند الى الاسكندرية عبر ميناء موشا (ظفار)، كذلك السفن الهندية تأتي من بريجازا الى عدوليس عبر سقطره ومن موريس في ساحل الملابار الى الاسكندرية عبر ميناء موشا وكليس.

---

(1) حتي: مطول ، ج1، ص18. البكر، دراسات ، ص407. نيقولا زيادة: المصدر السابق، ص79، 80.

(2) The perlplus of the erythean. Sea. Trasby. Ch. 30, p.30.

(3) بافقيه: تاريخ اليمن القديم، ص43.

(4) tlupeer plus- ch.32. p.34-35.

(5) Ibid. Ch. 32. P.36.

ومما تقدم نستطيع القول ان نشاط العرب البحري كان مستمراً وفاعلاً وظل العرب مشاركين اساسيين في التجارة البحرية في هذه البحار المحيطة ببلادهم.

وفي القرون التي اعقبت الميلاد كان العرب وحسب المصادر الكلاسيكية يشار كون بفاعليه في التجارة البحرية في البحار الدافئة، [1] وقد ذكر ان عرب الجنوب كانوا ملاحين اكفاء ولربما امتلكوا اسطولاً بحرياً مؤلفاً من عدة سفن ينقلون بها منتجاتهم لاسيّما وان بعض الكتاب اليونان قد ذكر ان من اوائل السفن التي رست في سواحل الماليبار سفن خشبية يعتقد انها تابعة لاهالي القسم الجنوبي من منطقة حضرموت، وكذلك لأهل عمان وجرها [2] ، وذكر ايضاً ان التجار السبئيين كانوا يرحلون بسفنهم من موزا وقنا في رحلات منتظمة الى ميناء بريجازا في الهند، [3] وكانت ممالك اليمن ومدن المنطقة الشرقية تعمل على ادامة واستمرار ذلك النشاط.

وعلى الرغم من ظهور المنافسة الدولية في البحار المحيطة ببلاد العرب الا ان العرب ظلوا عنصراً اساساً في حركة التجارة البحرية بين الشرق والغرب، ولم يتوقف نشاطهم في البحر حتى بعد ظهور قوة الساسانيين في بلاد ايران وجهود اردشير الاول (224م) مؤسس الإمبراطورية الساسانية في احكام السيطرة على منافذ التجارة البحرية العالمية في مياه المحيط الهندي والخليج العربي [4] ، مع أن كوزماس احد كتاب الرومان يشير إلى تفوق الفرس في المياه الشرقية في هذه الحقبة وان تجارة الشرق القادمة من الهند تصل اسواق اوربا بواسطة الفرس عن طريق البر

---

(1) حتي: المصدر السابق، ج1، ص64.

(2) عادل محي الدين الآلوسي: تجارة الطرق البحرية مع اندنوسيا حتى وآخر القرن السابع الهجري: بغداد، 1984، ص79.

(3) بافقيه: تاريخ اليمن القديم، ص33.

(4) كريستنسن: ايران في عهد الساسانيين ، تعريب يحيى الخشاب ، (بيروت، 1982م)، ص116.

والبحر [1] ، فأن ذلك لا يمنع من ان يكون للعرب دور في هذا النشاط في تلك الحقبة أو ما يطلق عليه بـ(الوسيط الناقل للتجارة المتبادلة) [2] ، لذا من المؤكد ان الاحداث السياسية الخطرة التي حصلت في بلاد العرب في القرن السادس الميلادي كاحتلال الاحباش لليمن في 522م، ومن ثم الاحتلال الفارسي سنة (575م)، قد اثرت بنحو واضح على مجمل النشاط الاقتصادي وبخاصة النشاط التجاري البحري [3] ، غير أن ذلك لا يمنع ايضاً من استمرار العرب بنشاطهم التجاري في البر والبحر (وهذا ما سنوضحه لاحقاً)، وفضلاً عن ذلك فأن المصادر تشير إلى ان تجارة المحيط الهندي والخليج العربي في القرن السادس الميلادي كانت بيد الفرس والعرب في حين كانت تجارة البحر الاحمر وشرق افريقيا بيد الروم وحلفائهم الاحباش [4] .

وتشير المصادر ايضاً إلى ان العرب اشتركوا مع الفرس في تكوين بحرية فارسية جديرة بالاعجاب استطاعت ان تسيطر على التجارة في الخليج العربي وتنافس الاسطولين البيزنطي الحبشي. [5]

وإلى جانب ذلك فأن هذه الحقبة التأريخية قد شهدت ظهور تجارة العرب الداخلية التي ربما تهيأت لها بعض الاسباب المواتية لاسيّما بعد تضرر نشاط بعض الموانئ اليمنية بسبب العوامل الوارد ذكرها آنفاً، فحلت محلهم تجارة اهل الحجاز في القرن السادس الميلادي[6] ، وظهر نشاط مكة وهي محطة في طريق القوافل الذاهبة نحو بلاد الشام في تزعمها لتلك التجارة العربية بقيادة قبيلة قريش، ومكة كما هو

---

(1) حوراني: المصدر السابق، ص91.

(2) البكر: دراسات، ص386.

(3) اوليري: المصدر السابق ، ص138. جواد علي: المفصل، ج7، ص185.

(4) حوراني: المصدر السابق، ص91.

(5) البكر: دراسات، ص415.

(6) The Econonlcal. Life. In Mecca before Islam. International Journal of middle. East studies. Vol. 14, August 1982., p.343.

معروف كانت تحظى بمكانة مقدسة في نفوس عرب الجزيرة قبل الإسلام [1] ، وقد عمل ابناء قصي بن كلاب وهم سادة المكيين آنذاك على تنظيم الامور التجارية مع قبائل الداخل مع دول الجوار من خلال ما عرف بالعقود التجارية (الايلاف) [2] ، واصبحت مكة وفق ذلك مسؤولة عن وصول بضائع الشرق الى اسواق الروم [3] ، وكان تجار السواحل الشرقية يمدون التجارة الداخلية وتجار الحجاز بالسلع الوافدة الى موانئهم التي كانت بعيدة عن التأثر بالتقلبات السياسية والاقتصادية في بلاد اليمن حتى أن كثيراً من اهل اليمن قد نزحوا اليها ودخلوا في فعالياتها التجارية البحرية والبرية .

ومع أن السواحل الشرقية كانت تخضع لنفوذ الفرس الساسانيين لكن ذلك في الواقع لم يكن خضوعاً مباشراً، فقد ترك الساسانيون ادارة تلك الموانئ الى حلفائهم ملوك الحيرة الذين عينوا بدورهم زعماء من القبائل الساكنة في تلك المناطق لادارتها وبذلك تمتعت هذه المدن بشيء من الحرية في تجارة البحر [4]، لاسيما أزدهار موانئها واسواقها المشهورة قبل الاسلام.

كما ان الموانئ الجنوبية لاسيما موانئ الشحر وظفار في منأى عن سيطرة الاحباش في القرن السادس الميلادي الذين اقتصرت سيطرتهم على ميناء عدن وقنا مما اتاح لهما حرية النشاط البحري والتجاري. [5]

---

(1) محمد بيومي مهران: دراسات تاريخية في القرآن الكريم، دار المعرفة الجامعية، الاسكندرية ، 1995م، ص400.

(2) وردت هذه اللفظة في القرآن الكريم سورة قريش، آية 1، من قوله تعالى: ﴿***لِإِيلَافِ قُرَيْشٍ ۞ إِيلَافِهِمْ رِحْلَةَ الشِّتَاءِ وَالصَّيْفِ ۞ فَلْيَعْبُدُوا رَبَّ هَذَا الْبَيْتِ ۞ الَّذِي أَطْعَمَهُمْ مِنْ جُوعٍ وَآمَنَهُمْ مِنْ خَوْفٍ***﴾ .

(3) رضا فؤاد علي: ام القرى مكة المكرمة، مؤسسة المعارف، بيروت (1407هـ/ 1987م) ص95؛ توفيق برو: تاريخ العرب القديم، دار الفكر، دمشق، (1404هـ/ 1984م)، ص238.

(4) اوليري: المصدر السابق، ص171؛ مهران: المصدر السابق، ص104.

(5) بافقيه: تاريخ اليمن القديم، ص49؛ شهاب: المصدر السابق، ص246.

وبعد هذا العرض التاريخي المقتضب عن نشاط العرب البحري وما بلغوه نجد من الباحثين من يشك في اثر العرب في التجارة البحرية في القرنين السادس والسابع الميلاديين [1] ، مستندين في ذلك بما ورد من روايات ذكرت في المصادر العربية والإسلامية من ان الخليفة عمر بن الخطاب ﷺ كان قد نهى العرب من ركوب البحر من خلال الرسالة التي وجهها الى قائده في مصر عمرو بن العاص[2] ، وبناءً على ذلك اتهم العرب ببغض البحر والتهيب من ركوبه، ومن ثم عدم المخاطرة والمغامرة بارواح المسلمين أثناء فتوحاتهم بعبور تلك البحار والتوجه براً نحو المناطق الشمالية الخالية من العوارض المائية،[3] وفي الحقيقة ان هذه الآراء لا تثبت امام الحقائق التي وردت عن نشاط العرب في عصور ما قبل الإسلام، وان هذه الرواية المنسوبة للخليفة عمر ﷺ لا علاقة لها بمعرفة العرب بالبحر واستخدامه، بقدر ما كانت تمثل احتياط الخليفة في تجنب المواجهة في معارك ليست لهم قدرة كافية لخوضها، لاسيّما اذا ما علمنا ان العرب المسلمين لم يتهيأ لهم الوقت الكافي لبناء اسطول بحري في صدر الاسلام يمكن الاعتماد عليه في تحقيق النصر في المعارك البحرية. فالعرب قبل الاسلام لم تسمح لهم ظروفهم السياسية الوارد ذكرها في تكوين اسطول بحري يعتد به يرثه منهم المسلمون فيما بعد. كما ان سبب توجه المسلمين نحو الشمال كان اولاً لغرض تحرير الاراضي العربية من النفوذ الاجنبي وبعد ان تم ذلك التحرير تقررت سياسة الفتوح عن طريق البحر ، وعلى هذا تمت موافقة الخليفة عثمان ﷺ لرأي واليه على بلاد الشام معاوية بن أبي سفيان في ركوب البحر وتحرير جزيرة قبرص [4] .

---

(1) جواد علي: المفصل، ج7، ص345.

(2) احمد بن يحيى البلاذري: (ت279هـ/ 892م) فتوح البلدان، تحقيق رضوان محمد رضوان ، المطبعة السلفية ، (مصر، 1932)، ص158؛ عمر بن بحر الجاحظ: البيان والتبيين، (دار الكتب العلمية، بلا ت)، ج3، ص139.

(3) حوراني: المصدر السابق، ص107.

(4) البلاذري: فتوح البلدان ، ص185.

ولا يفوتنا أيضاً الاشارة الى ان من المصادر المهمة التي أشارت إلى البحر وركوبه قبل الاسلام هو القرآن الكريم الذي صور الكثير من جوانب حياة العرب قبل الاسلام ولاسيما البحر واحواله ومراكبه وحث الانسان على الانتفاع بها وهي من نعم الله عليه.

قال تعالى: ﴿هُوَ الَّذِي يُسَيِّرُكُمْ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ حَتَّى إِذَا كُنْتُمْ فِي الْفُلْكِ وَجَرَيْنَ بِهِمْ بِرِيحٍ طَيِّبَةٍ وَفَرِحُوا بِهَا جَاءَتْهَا رِيحٌ عَاصِفٌ وَجَاءَهُمُ الْمَوْجُ مِنْ كُلِّ مَكَانٍ وَظَنُّوا أَنَّهُمْ أُحِيطَ بِهِمْ دَعَوُا اللَّهَ مُخْلِصِينَ لَهُ الدِّينَ لَئِنْ أَنْجَيْتَنَا مِنْ هَذِهِ لَنَكُونَنَّ مِنَ الشَّاكِرِينَ﴾ (سورة يونس/ الآية: 22).

وفي هذه الآية معنى مهم يدل على المام العرب قبل الإسلام بالبحر وركوبه فيه وتسييرهم لهذه السفن بفعل الرياح.

وفي قوله تعالى: ﴿رَبُّكُمُ الَّذِي يُزْجِي لَكُمُ الْفُلْكَ فِي الْبَحْرِ لِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ إِنَّهُ كَانَ بِكُمْ رَحِيماً﴾ (سورة الاسراء/ آية: 66).

ولا شك في أن القرآن الكريم كان يعكس شعوراً ينبض بالحياة وهو يخاطب قوم كانوا على ما يبدو انهم على دراية بالبحر واحواله كما أن شعراء العرب قبل الاسلام ايضاً قد ضمنوا قصائدهم اخباراً عن البحر وسفنه، فالشعر ديوان العرب وسجل امجادهم ومآثرهم والقصائد كانت بمثابة صحف ذلك الزمان فعلى سبيل المثال لا الحصر نجد احد ابيات معلقة عمرو بن كلثوم التغلبي. وفيه يتحدث عن البحر وما فيه من كثرة السفن حيث يقول:

ملأنا البحر حتى ضاق بنا   وماء البحر نملؤه سفيناً [1]

---

[1] ابو عبد الله محمد بن احمد بن الحسين الزوزني: (ت : 486هـ/ 1093م) شرح المعلقات السبع، الطبعة الخامسة، مطبعة المعارف، بيروت، بلا ت ، ص187.

وتحدث طرفة بن العبد في معلقته ايضاً عن سفن البحرين وعن قرية عدولي[*] وهي ناحية من نواحي البحرين ويذكر احد ملاكي السفن في هذه القرية ويدعى ابن يامن قائلا:

عدولية من سفين ابن يامن يجور بها الملاح طوراً ويهتدي

يشق عباب الماء حيز ومهابها كما قسم الترب الحفاديل باليد [1]

وبهذا نجد ان المعلومات المتيسرة من المصادر الوارد ذكرها تشير الى ان العرب كانوا يعرفون البحر واستخدموه منذ زمن مبكر والموا بأسراره البحار والرحلات البحرية وحافظوا عليها لقرون عدة ، وقد شهد لهم غيرهم بانهم كانوا على قدر من الكفاية والمهارة في التغلب على مصاعب البحار التي تواجهها سفنهم حينذاك للوصول الى مناطق الانتاج العالمي في سواحل البلاد البعيدة عن بلادهم وتركوا آثاراً لنشاطهم المميز.

خطوط الملاحة البحرية :

كانت الخطوط الملاحية التي سلكها العرب لأغراض تجارية في المسطحات المائية المحيطة ببلاد العرب قديمة جداً فالبحر الاحمر يحيط بها من جهة الغرب والخليج العربي وخليج عمان من جهة الشرق والجنوب والبحر العربي من جهة الجنوب، وعبر هذه البحار اتصلت بلاد العرب مع البلاد الأخرى الواقعة على الاطراف المقابلة لها في هذه البحار من خلال شبكة الطرق البحرية التي كانت تمر بمحاذاة سواحلها وكانت شبكة الطرق البحرية آنذاك [2] تمتد من رأس العقبة شمالاً

(*) عدولي: قرية بالبحرين والعدولي من السفن منسوب اليها قول طرفة، ينظر : ابو عبد الله بن عبد العزيز البكري: (ت487هـ/1094م)، معجم ما استعجم من اسماء البلاد والمواضع ، ط1، تحقيق: مصطفى السقا ، مطبعة لجنة التأليف والترجمة (القاهرة، 1364ه/1945م)، ج3، ص926.

(1) طرفة بن العبد : ديوان طرفة، تحقيق: كرم اللبناني، دار صادر، بيروت، بلا ت. ص23.

(2) نيقولا زيادة: تطور الطرق البحرية والتجارة بين البحر الاحمر والخليج العربي في المحيط الهندي، ص68.

متجهة جنوباً ومارة بعدد من الموانئ العربية عبر مضيق باب المندب وغرباً نحو الساحل الشرقي الافريقي إذ اوجد العرب لهم مستوطنات تجارية منذ عهد مبكر يعود للقرن الخامس ق.م.، [1] أو شرقاً نحو سواحل البحر العربي والجزر الموجودة فيه مثل جزيرة سقطره، ثم عبر المحيط الى السواحل الهندية والسيلانية، وهذا الطريق يعرف بالطريق المباشر استخدم عندما اكتشف سر الرياح الموسمية، [2] وهذا الطريق يلتقي بالطريق القادم من الخليج العربي الذي يعد من الطرق البحرية القديمة ويسير بمحاذاة السواحل الفارسية ويعرف قديماً بطريق التوابل.

بيد أن المصادر لا تحدد الزمن الذي بدء فيه استخدام الطرق البحرية في العلاقات الدولية، ويبدو من خلال النصوص السومرية والاكدية التي تخص العلاقات التجارية بين العراقيين القدماء وبين سكان الخليج العربي لاسيّما اهل دلمون (البحرين) و(مجان) و(عمان) و(ملوخا)[3] يشير إلى ان استخدام الطرق البحرية في الخليج العربي يعود لفترة مبكرة، [4] إذ لا نملك بين أيدينا حتى الآن مؤلفاً عربياً يتضمن وصفاً لخطوط الملاحة العربية في عصور ما قبل الاسلام، فما جاء به البلدانيون العرب في مؤلفاتهم يمثل وصف الرحالة المسلمين للطرق الملاحية في العصر الإسلامي، ومع ذلك يمكن لنا الاهتداء في بعض ما جاءوا به في مجال توضيح مراحل بعض خطوط الملاحة العربية في عصور ما قبل الإسلام، فيما تمثل معلومات الكتّاب الكلاسيك مصدراً مهماً لا غنى عنه في معلوماتنا عن الطرق البحرية القديمة لاسيّما وأن معظمهم كان معاصراً أو قريباً من الاحداث، فقد تضمنت المؤلفات اليونانية روايات عديدة دور العرب المبكر في استخدام الطرق البحرية والوصول الى الموانئ العالمية البعيدة، فقد اشار اجاثا ارخيدس الى وجود جاليات

---

(1) حوراني: المصدر السابق، ص68. نيقولا زيادة : المصدر السابق، ص279.

(2) شهاب : المصدر السابق، ص179.

(3) طه باقر: علاقات بلاد الرافدين بجزيرة العرب، (بحث منشور في مجلة سومر، م5، 1949م)، ج3، ص124.

(4) د. سامي سعيد الاحمد: تاريخ الخليج العربي من أقدم الازمنة حتى التحرير العربي، (البصرة، 1985م)، ص202.

عربية في الهند عند قدوم الاسكندر المقدوني في القرن الرابع ق.م،[1] وذكر مراكب العرب في البحر حيث قال : "ان عرب الجنوب استخدموا القوارب الكبيرة لتصدير سلعهم فضلاً عن استخدام القوارب الجلدية لجلب المواد العطرية من الساحل الافريقي". [2] اشار إلى ان بلاد السبئيين والجرهائين كانت مستودعات لكل السلع القادمة من الشرق وانهم سبب غنى سوريا في زمن البطالمة،[3] وان معرفة العرب بالفلفل التي تعود للقرن الثالث ق.م[4] دليل على اتصال العرب بمناطق انتاجية في اسواق الشرق والغرب في ذلك الوقت ، وتلك الدلائل تشير دون شك الى استخدام العرب للطرق البحرية في البحار الشرقية للوصول الى مناطق الانتاج العالمي وجلب المنتوجات وتصديرها الى اسواق اوربا عبر الموانئ البحرية المنتشرة على طول سواحل بلادها.

ويعد استخدام الطرق البحرية في البحر الاحمر حسب ما اوردته المؤلفات اليونانية الى عهد السبئيين الذين كانوا يقومون بنقل المواد العطرية من مستوطناتهم في شرق افريقيا، ثم تسلم الى المعينيين لينقلوها بدروهم الى موانئ شمال البحر الاحمر،[5] ولاسيّما عند الساحل النبطي، وقد أيدت الاثار المكتشفة ولاسيما تلك التي عثر عليها في ميناء عيزون على رأس خليج العقبة والتي يعود تاريخها الى القرن السادس ق.م، وهي عبارة عن جرة تحمل نقشاً عربياً [6] ، تشير إلى استخدام الطرق الطرق البحرية منذ تلك الفترة، والنقش المعيني الذي عثر عليه في مصر ويحمل اسم تاجر معيني (زيدايل) كان

---

(1) حوراني: المصدر السابق، ص33.

(2) انور عبد العليم: الملاحة وعلوم البحار عند العرب، سلسلة عالم المعرفة، (الكويت، المجلس الوطني ، يناير 1979م)، ص73.

(3) حتي: مطول، ج1، ص63.

(4) اوليري: المصدر السابق، ص89.

(5) محمد توفيق: اثار معين في الجوف، مطبعة المعهد العلمي الشرقي للاثار الشرقية، (القاهرة، 1951م)، ص23، بافقيه، تاريخ اليمن القديم، ص35.

(6) جواد علي: المفصل، ج7، ص163؛ بيرين: اكتشاف جزيرة العرب، ص86.

يتاجر مع المصريين لنقل التوابل والمواد العطرية، تشير ايضاً الى ان المعينيين كانوا يسلكون الطرق البحرية للوصول الى هذه المناطق [1] ، والنقش هو (أم ررت/ و ق ل س م ت ث / ك أ ب ي ت ث أ ل ا ل ت / م ص ، المـر والقليمـة (نـوع من الطيب) بيوت المعابد اله مصر).[2] وكذلك النقوش العربية التي عثر عليها في ديلوس وايطاليا[3].

وفي الخليج سلك الجرهانيون طريقاً بحرياً عبر نهر الفرات لنقل بضائعهم على قوارب الى مدينة بابل منذ الألف الثالثة قبل الميلاد [4] ، ويبدوا ان الطرق البحرية شهدت حاله من الازدهار ولاسيما في الفترات التي كانت فيها منطقة الشرق تشهد استقراراً سياسياً فتنشط حركة التبادل التجاري في هذه الطرق نتيجة توافر الامن، وقد ذكر صاحب كتاب الطواف: ان الطرق البحرية كانت مزدهرة منذ القرن الثالث ق.م [5] ، وربما استمر هذا الازدهار في هذه الطرق في القرون التي تلت الميلاد ولاسيّما بعد اكتشاف اليونان لسر الرياح ومشاركتهم الفاعلة في الرحلات التجارية في المياه الشرقية الى جانب العرب والفرس الذين كانوا يتناوبون السيطرة على هذه الطرق.

وقد حاول بعضهم التقليل من قدرة العرب على استخدام البحر والقيام برحلات بحرية بخاصة الرحلات الطويلة المتجهة للهند وسيلان وذلك لقلة القرائن الاثرية الداخلة على ممارسة عرب الجنوب للملاحة سواء كان في النقوش او غيرها. كما ان

---

(1) مصطفى كمال عبد العليم: تجارة الجزيرة العربية مع مصر في المواد العطرية في العصرين اليوناني والروماني (من كتاب دراسات تاريخ الجزيرة العربية، كتاب التاريخ، الرياض، جامعة الملك سعود، 1984م)، ص202، 203.

(2) بافقيه وآخرون: مختارات النفوس ، اليمن القديمة من موجز تاريخ اليمن قبل الإسلام، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، (تونس، 1985م)، ص293–295.

(3) جواد علي: المفصل، ج7، ص163.

(4) البكر: دراسات، ص413.

(5) the Peariplces. Chapter. Ch.15, P. 27.

قلة الاخشاب الصالحة لصناعة السفن كان احد الحجج التي استند اليها اصحاب هذا الرأي، ويرى هؤلاء ان القوارب المخيطة او الجلدية غير قادرة على الرحلات البحرية الطويلة، ونفى بعضهم معرفة العرب بالرياح الموسمية الجنوبية الغربية، وانهم لم يستخدموها في رحلاتهم البحرية للهند انما كان اعتمادهم على الرياح الموسمية الشمالية الشرقية التي تساعدهم في الذهاب الى الهند بمحاذاة الساحل الفارسي.[1]

وقد اثبتت الدراسات ان القوارب المخيطة كانت تصنع باحجام كبيرة قادرة على حمل كمية من البضائع، ولديها القدرة ايضاً على الابحار مسافة طويلة، وظل العرب يستخدمونها حتى القرن الخامس عشر الميلادي[2] ، ومازالت تصنع انواع منها حتى اليوم وتستخدم في رحلات الصيد والغوص [3] ، ولا يستبعد ان العرب استوردوا الاخشاب الصالحة لصناعة السفن لاسيّما انهم يسيطرون على جزء كبير من مناطق انتاجه في الساحل الافريقي، كما لا يستبعد انهم اشتروا السفن المصنعة خاصة وان لديهم القدرة الشرائية ولا يستبعد ايضاً ان العرب صنعوا سفنهم في مناطق انتاج الاخشاب كما فعل العثمانيون [4] ، وقد ساعد العرب على القيام بهذه الرحلات البحرية معرفتهم الدقيقة بنظام هبوب الرياح الموسمية، واستقلوا مواسمها في الابحار من اتجاه او آخر وذلك قبل تعرف العالم الغربي عليها في القرن الاول ق.م. [5]

وقد اقتضت الرحلات التي كانت تقوم بها السفن الاجنبية الوقوف في جنوب البحر الاحمر ولم تكن تتجاوز مضيق باب المندب لا شرقاً ولا غرباً وكانت الملاحة في المحيط الهندي في يد العرب والهنود.

---

(1) ينظر حوراني: المصدر السابق، ص73-74.

(2) جواد علي: المفصل، ج7، ص497.

(3) شهاب: المصدر السابق، ص332.

(4) عثمان: المصدر السابق، ص47، حوراني، المصدر السابق، ص29.

(5) بيرين جاكلين: اكتشاف جزيرة العرب ، تعريب قدري قلمجي، منشورات الفاخرية، (الرياض، بلا ت)، ص34، حوراني، المصدر السابق ، ص75.

كذلك كان التجار الهنود لا يتجاوزون مضيق باب المندب نحو الشمال حتى لا يتصل هؤلاء بعالم البحر المتوسط مباشرة، [1] وهذه الحال لم تتغير حتى ظهرت مملكة اكسوم التي سمحت لهم بالتوغل شمالاً حتى ميناء عدوليس، ولم يسمح لهم بتجاوزها شمالاً، [2] ومن الملاحظ ان الطرق البحرية التي وصلت الجزيرة العربية مع شرق اسيا وشرق افريقيا ظلت مستخدمة في جميع الفترات، ولكن الطرق البحرية في الخليج العربي والبحر الاحمر تعرضت لفترات من الازدهار والتدهور، ويعود ذلك الى ازدهار الطرق البحرية من ناحية والمنافسة الخارجية من ناحية اخرى،[3] وان ظلت الطرق البحرية مستخدمة الا انها كانت على نطاق ضيق وتواجه منافسة شديدة من قبل الدولة البيزنطينية وحلفائها الاحباش من جهة البحر الاحمر وازدياد نفوذ الدولة الساسانية في الخليج العربي ثم سيطرتها على اجزاء من ساحل الجزيرة العربية من جهة أخرى وازدياد اهتمامها بالتجارة البحرية وذلك لمنافسة الدولة البيزنطية [4] ، وقد ظلت هذه الحال حتى ظهور الاسلام بعدها ازدهرت التجارة البحرية العربية وعاد العرب لسيادة البحار المحيط ببلادهم مرة أخرى.

الطرق البحرية التي تربط الموانئ العربية بالموانئ الهندية في عصور ما قبل الإسلام:

كانت معظم الموانئ العربية الشرقية والجنوبية والغربية تعد نقاط لانطلاق الرحلات البحرية والتجارية نحو السواحل الهندية ذات الانتاج العالمي الوفير.

وكانت بداية الرحلات البحرية الذاهبة الى سواحل الهند الشمالية الغربية والجنوبية الغربية تسير بمحاذاة السواحل الفارسية، لعدم معرفة البحّارة العرب بأسرار

(1) جواد علي: المفصل، ج2، ص498.

(2) حوراني: المصدر السابق، ص53. اوليري: المصدر السابق، ص93.

(3) نيقولا زيادة: تطور الطرق البحرية، ص78–82.

(4) عثمان : المصدر السابق، ص42. اوليري، المصدر السابق، ص171.

الرياح الموسمية،[1] ثم بمرور الوقت ومع اكتشافهم لهذا السر اصبح هناك اكثر من طريق يسلك للوصول الى موانئ الهند. وهذه الطرق هي:

1- طريق يبدأ من ميناء (لويكا كوما) وهو ميناء الانباط شمال البحر الاحمر متجهاً جنوباً نحو ساحل الجزيرة الغربي ومارا بموانئ (اجرا) ميناء دولة (لحيان) ثم موزا واوكليس (العقيلة) جنوب غرب الجزيرة العربية، ومن ثم الى عدن في اقصى الجنوب الغربي ومنها يسير بمحاذاة السواحل الجنوبية ويمر بميناء قنا وربما كانت السفن تتوقف أحياناً بميناء رأس فرتك ثم إلى ميناء الشحر على ساحل حضرموت ومنها إلى ميناء ظفار آخر موانئ الساحل الجنوبي ثم يحاذي ساحل خليج عمان ومنه يتجه نحو الساحل المقابل ليستمر بمحاذاة الساحل الفارسي حتى يبلغ سواحل الهند،[2] والموانئ الواقعة عليه، وقد وصف البلدانيون العرب مراحل هذا الطريق المهم اعتماداً على وصف الرحالة المسلمين ومنهم سليمان التاجر فالسفن تتجه بعد مغادرتها مضيق هرمز وهي متجهة نحو الساحل الهندي تمر بمرفأ يعرف بـ (كوكم)، الذي يبعد مسافة شهر عن مضيق هرمز، ثم تدخل السفن بحر الهركند فتصل الى موضع يعرف بـ (ينج)، وبحر الهركند يقع في اقصى بلاد الهند وهو بين الهند والصين وفيه جزيرة سرنديد التي تعد آخر جزر الهند مما يلي المشرق،[3] وهذه الجزيرة تشتهر بإنتاج النارجيل وقصب السكر والموز والعنبر، بعد ذلك تصل السفن إلى موضع يعرف بـ (كلا) أو (كلة) وهي فرضة الهند وتقع منتصف الطريق بين عمان والصين [4]، ثم تصل إلى تومق ومن ثم إلى كدرنج ، وكدرنج جزيرة تشتهر بأنتاج العود ، ثم إلى صندرمولات وهي جزيرة أيضاً ثم إلى موضع هو (صنج) فتصل السفن إلى أبواب الصين فاذا ما جاوزت أبواب الصين التي هي عبارة عن جبال قائمة

---

(1) وزارة الثقافة والارشاد: تاريخ عمان البحري، (عمان- مسقط، 1979م)، ص25.

(2) ينظر نيقولا زيادة: تطور الطرق البحرية، ص227؛ اوليري: المصدر السابق، ص75.

(3) ياقوت: معجم البلدان، ج5، ص398.

(4) م.ن، ج4، ص478.

في البحر تصل إلى عاصمة الصين خانفو،[1] وكانت السفن تستخدم هذا الطريق عند عودتها ايضاً مستعينة بالرياح الشمالية الشرقية، وهو من الطرق القديمة التي استخدمها البابليون ايضاً في عهد الملك جوديا، [2] كما ذكر أن هذا الخط الملاحي كان قد سلكه نيرخوس مبعوث الاسكندر المقدوني في رحلتها الاستطلاعية باكتشاف جزر الهند الشرقية في عام 325 ق.م، وقد عين نيرخوس اسماء المواضع التي مر بها وسماها بأسماء يونانية،[3] وكان هذا الطريق أهم الطرق البحرية المتصلة بالهند قبل اكتشاف العرب لنظام الرياح الموسمية. وذكر اوليري طريقاً آخر [4] .

2- يبدأ من قنا في ساحل جنوب شبه جزيرة العرب. ويمر بعدد من الموانئ العربية منها ميناء الشحر وظفار وصحار ثم الى موانئ ساحل الاحساء ومنها إلى ميناء الابلة ثم إلى ميناء خاراكس في راس الخليج العربي، وهذا الطريق ربما كان مستخدما في زمان خلفاء الاسكندر السلوقيين الذين اتخذوا من خاراكس ميناءاً تجارياً لهم، ومن خاراكس كانت السفن تنطلق نحو السواحل الهندية وعبر طريق التوابل الذي سبق ذكره وتسير بمحاذاة الساحل الفارسي، فتوغل في الجهة الجنوبية الغربية حتى ميناء موزريس ومدة الرحلة في هذا الطريق حوالي اربعين يوماً، ومن دون شك فأن العمانيين والجرهانيين

---

(1) أبو بكر احمد بن محمد الهمداني المعروف بابن الفقيه: (ت290هـ/902م)، مختصر البلدان، مطبعة بريل ، (ليدن ، 1885م)، ص11.

(2) البكر: دراسات، ص377؛ محمد أمين واصف : جزيرة تيلوس وارادوس، (بحث منشور في مجلة لغة العرب، السنة الرابعة)، ج7، ص421.

(3) د.عبد الجبار ناجي ، الطريق الملاحي ، بين العراق والهند والصين عند الرحالة والجغرافيين العرب ، (بحث منشور في مجلة دراسات تاريخية، بيت الحكمة ، العدد الثاني نيسان-حزيرن 1421هـ-2000م) ، ص101.

(4) المصدر السابق: ص94.

كانوا يستخدمون هذا الطريق البحري في الذهاب الى السواحل الهندية.[1] (ينظر الخريطة رقم 1)

3- طريق مباشر من الهند الى ميناء موشا (ظفار) حيث كانت السفن تبحر متأخرة من الهند، فتقضي فصل الشتاء في هذا الميناء التجاري حيث يتبادل تجارها مع ممثلي الملك الحميري هناك اقمشتهم وقمحهم باللبان، وظفار سوق اللبان آنذاك. [2]

4- طريق يتجه من سواحل الهند متجهاً نحو جزيرة سقطره والساحل الصومالي، وقد ذكر صاحب كتاب الطواف:[3] ان هذه الطريق كان مستخدماً في القرن الاول الميلادي، إذ كانت السفن الهندية تصدر إلى اسواق جزيرة سقطرة والساحل الصومالي بعض السلع ومنها السكر الذي يكثر الطلب عليه هناك. (ينظر الخريطة رقم 1).

الطرق البحرية التي تربط الموانئ العربية بموانئ الساحل المصري:

كان المصريون القدماء اول من ركب مياه البحر الاحمر بحثاً عن منتجات الجزيرة العربية وشرق افريقيا من لبان ومر وبخور وعاج ورقيق. [4]

وقد عمل المصريون ومن بعهدهم الدول التي سيطرت على مصر على الاهتمام بالنواحي البحرية ولاسيما تأمين الطرق البحرية وانشاء الموانئ في مياه البحر الاحمر .

وكانت موانئ مصر قد اتصلت مع موانئ شبه جزيرة العرب بعدد من الطرق منها:

1- طريق يبدأ من ميناء عدن باتجاه شمال البحر الاحمر يمر بميناء اوكليس ثم ميناء (موزا) ثم (ميناء الشعيبة) ثم (ميناء الجار) ثم ميناء (لويكا كوما) ومنه

---

(1) حوراني: المصدر السابق، ص76.

(2) بافقيه: تاريخ اليمن القديم، ص192.

(3) the periplus. Ch.31, p.34.

(4) بافقيه: تاريخ اليمن القديم، ص189.

الـى احـد المـوانئ المصـرية مينـاء موسـى هرمـوس او أم الكتـف،[1] (ينظـر الخريطـة رقم 1)، وكـان هذا الطريـق مزدهراً أيـام الدولـة السبئية وقبل ظهور قوة الرومان في البحر الاحمر .

2- طريق يبدأ من ميناء (قنا) على الساحل الجنوبي لشبه جزيرة العرب ثم الى عدن وعلى نفس موانئ الساحل الغربي الوارد ذكرها في الطريق الاول الى (ايلـه) [2] عند الحافة الشمالية للبحر الاحمر. ومنـه يتم نقل التجارات إلى ميناء غزا على ساحل البحر الابيض المتوسط عبر القوافل البرية، (ينظر الخريطة رقم 1).

3- طريق يبدأ من احد الموانئ العمانية وبحر على موانئ الساحل الجنوبي (ظفار، الشحر وعدن) ومنها يتجه نحو الساحل الغربي حيث تقصد ميناء الشعيبة المكي. وبرغم أن معظم السفن كانت تفضل القاء حمولتها في موانئ عمان والبحرين لتنقل عبر البر إلى اسواق شمال غرب الجزيرة العربية ومنها إلى اسواق مصر وبلاد الشام، إلا أن هذا الطريق ظل مستخدماً في التجارة البحرية في القرن السادس والسابع الميلادي ولو بشكل محدود [3] ، (ينظر الخريطة رقم 1).

الطرق البحرية التي تربط الموانئ العربية بموانئ شرق افريقيا:

كانت التجارة مع موانئ شرق افريقيا وجنوبها ليس بالأمر الصعب على التجار العرب، فقصر المسافة بين الساحلين العربي والافريقي جعلت السفن الشراعية

---

(1) ينظر جواد علي: المفصل، ج7، ص27؛ صلاح البكري: تاريخ حضرموت السياسي، ج1، ص36؛ احمد فخري: دراسات في تاريخ الشرق القديم، مطبعة النهضة ، (القاهرة، 1963م)، ص35.

(2) جواد علي: المفصل، ج7، ص27؛ البكر : دارسات ، ص411.

(3) ينظر: ابو القاسم محمد بن عبد الله (ت 300هـ/ 9012م)، مسالك الممالك ، مطبعة بريل ، (ليدن، 1989م)، ص62؛ الاصطخري: المسالك والممالك، ص28.

تقطعها بسهولة ويسر دون صعوبات، [1] ولهذا اصبحت ومنذ زمن قديم تسلك بكثرة، ومما ساهم في توثيق الصلات التجارية والحضارية بين المنطقتين، وكانت هناك طرق عديدة توصل بين الموانئ العربية وموانئ الساحل الشرقي الافريقي منها:

1- طريق يبدأ من ميناء (قنا) على الساحل الجنوبي لشبه جزيرة العرب الى موانئ (زيلع) ومنه الى موانئ الساحل الشرقي حين يبحر الملاحون بسفنهم الشراعية جنوباً حتى جزر القمر (مدغشقر) وكانوا يقصدون تلك الموانئ لجلب البضائع الافريقية الثمينة كالعنبر والذهب من بربرا (الصومال الحالية)[2]، (ينظر خارطة رقم 1).
2- طريق يبدأ من ميناء او كليس (العقيلة) في الطرف الجنوبي للساحل الغربي من شبه جزيرة العرب وتتجه نحو الساحل الصومالي إذ العديد من المراكز التجارية الافريقية هناك التي يتعامل معها العرب، وكانوا يبحرون الى هذه المناطق مع الرياح الموسمية الشمالية الشرقية. [3] (ينظر خريطة رقم 1).
3- وهناك طريق آخر كان يسلكه البحارة والتجار في القرن السادس الميلادي من السواحل العربية الغربية الى ميناء ادولس الذي كان يجلب منه تجارة العاج والرقيق. [4] (ينظر خارطة رقم 1).

نشأة الموانئ البحرية في سواحل شبه جزيرة العرب:

تعريف الميناء:

ذكر ان كلمة الميناء (Port) مشتقة من اللفظ اللاتيني القديم (Perta) والذي يعني بوابة أو ممر وهذا المفهوم للميناء البحري وبالتحديد عند التعرض للميناء

---

(1) عبد العليم: العرب وعلوم البحار، ص73.
(2) م،ن، ص73.
(3) نيقولا زيادة: تطور الطرق البحرية، ص227؛ اوليري: المصدر السابق، ص75.
(4) حتي: مطول، ج1، 65.

التجاري والذي يشير الى وظيفته الرئيسة كمدخل يؤدي الى المناطق الداخلية المحيطة به [1] وبناءاً على ذلك يمكن القول ان الميناء هو المكان الذي تتوافر فيه الاستعدادات والتسهيلات الكافية لتحويل البضائع او المسافرين من والى السفن وبصورة منتظمة، وهناك تعريف آخر للميناء يشير الى كونه موقع على الشاطئ مزوداً بالتجهيزات الضرورية لشحن التجارات من والى السفن.

وعرف الميناء ايضاً بأنه (مركزاً للتجمع والتوزيع)، [2] ويبدو ان مجمل هذه التعاريف تشير الى الوظيفة الرئيسة التي كان الميناء يقوم بها وانشيء لأجلها. فالميناء وفق هذا المفهوم هو وحدة انتاجية تخدم الملاحة البحرية والتجارات الدولية بتزويدها بالخدمات والتسهيلات وبتوفير الامكانيات اللازمة لمبادلة البضائع، كما أنها تساعد المسافرين لتمكنهم من الصعود والهبوط من السفن واليها، وبهذا الوصف فأن الميناء يعتبر مكاناً للتحويل من وسيلة نقل تعمل غالباً في الماء إلى وسيلة نقل أخرى، ويتم هذا التحويل بطريقة مباشرة أو غير مباشرة فقد يحدث بين سفينة وأخرى، ومن سفينة إلى مخزن أو مناطق الوصول النهائية وبالعكس، فيما وردت في كتب الجغرافيين العرب المسلمين ذكر اسماء اخرى لدلاله ايضاً على الميناء البحري مثل المرفأ والفرضة، مما يحتم إيضاح ذلك.

فالمرفأ من اصل (رفا) بمعنى ادنى أي "انهم ركبوا البحر ثم ارفأوا الى جزيرة"[3] أي ادنوا قربها وكذلك يعبر عن المرفأ بلفظة (المكلا) ايضاً لأنه يكلأ (يحمي) السفن من الرياح وذلك لحبس السفن فيه لحمايتها من الريح ولإنزال ما فيها

---

(1) بيار جورج: معجم المصطلحات الجغرافية، تعريب احمد الطفيلي، (بيروت، 1949م)، ص771.

(2) د. علي الشرقاوي: تنظيم وادارة الموانئ، دار المعارف المصرية، (الاسكندرية، 1979م)، ص3.

(3) جمال الدين بن مكرم الانصاري ابن منظور (ت 711هـ): لسان العرب، طبعة مصورة عن بولاق ، الدار المصرية للتأليف والترجمة ، بلا ت ،ج19، ص47؛ محمد مرتضى الحسيني الزبيدي: تاج العروس من جواهر القاموس، تحقيق علي الهلالي ، سلسلة التراث العلمي ، (الكويت ، 1966م)، ج1، ص247.

من تجارة ومسافرين [1] كما يقال للميناء ايضاً فرضة البحر والمرساة والمقصود من تلك الالفاظ البقعة التي ترسو فيها السفينة. [2]

وقد جرت العادة في الموانئ على انشاء ما يسمى بالفرضة يتم فيها اداء كل ما يتصل بالضرائب المفروضة على السلع والبضائع التي تجلبها السفن القادمة لهذا الميناء او ذاك، وغالباً ما يكون بهذا الموضع بابان أحدهما يؤدي إلى خارج الميناء والآخر تمر منه البضائع الى داخل المدينة. [3]

وبناءً على ذلك فأن لفظة المرفأ التي كانت تطلق على بعض الموانئ العربية ويراد بها الميناء لم تكن دقيقة لأن المرفأ في حقيقة الامر لم يكن الا جزءاً من الميناء الذي يشتمل على مرافق عديدة، من ضمنها المرفأ الذي كان يمثل الجزء الهادي من الماء الذي يعد لحماية السفن ويشترط به ان يكون ذو عمق ليسمح باستقبال السفن ورسوها وهي اهم مرافق الميناء، وربما كان بعض الجغرافيين يطلقون على الموانئ الصغيرة التي لا تتوافر فيها مرافق ومنشآت كثيرة بالمرفأ . [4]

وفي اختيار موقع الميناء يراعى عاملان اولهما العامل الجغرافي، الذي يعتمد بصورة كبيرة على مواصفات المنطقة المقابلة للمساحة المائية أي اليابس وهو ما يعرف بخط الساحل، وما يتوافر فيها من عوامل مناسبة لقيام الميناء فوجود هذا النطاق الموضعي الملائم مهم في سبب نشوء الميناء، [5] ويمكن بيان الشروط التي ينبغي توافرها حتى يكون الموقع الجغرافي مثالياً :

---

[1] ابن منظور: اللسان، ج19، ص35؛ جورج : المصدر السابق، ص373.

[2] الزبيدي: تاج العروس، ج18، ص485، مادة (فرض).

[3] أبو محمد بن عبد الله الطيب بن احمد المعروف بابي مخرمة: تاريخ ثغر عدن مع نخب من تواريخ ابن المجاور والجلندي والأهدل ، ط2، نشر مكتبة مدبولي، (القاهرة، 1991م)، ج1، ص48.

[4] فهمي جلال: محاضرات في الجغرافية الاقتصادية (جغرافية النقل البحري)، 1968، ص4.

[5] جمال حمدان: جغرافية المدن ، مكتبة النهضة المصرية ، (القاهرة ، بلات)، ص225.

1- اليابس ينبغي أن تكون مساحة الأرض كافية لقيام الميناء ومنشآته ويجب أن يكون من الاتساع حتى يستوعب النمو والتوسع في المستقبل .

2- الواجهة المائية وهي المنطقة التي يحدها نطاق المساحة الصالحة للملاحة البحرية أو الساحلية فينبغي أن يكون لها عمق معقول يسمح بالأرساء، كما تتوافر لها مساحة مناسبة تساعد على الحركة للسفن، على أن هذه المساحة يجب أن لا تكون من الاتساع بحيث تتعرض فيها السفن لأخطار الرياح البحرية، ويجب أن تتمتع بدرجة معقولة من التيارات المائية لتساعد السفن على الدخول والخروج من وإلى الميناء [1] ، تلك هي شروط الموقع المثالي وكانت هذه الشروط غاية في الأهمية في العصور ما قبل الاسلام لاتخاذ مواضع الموانئ البحرية.

اما العامل الثاني وهو الاقتصادي. ويكمن هذا العامل في طبيعة الجزء العمراني في تلك الارض المقابلة للمساحة المائية، وما تختزنه من منتجات تشكل اسباباً مشجعة لنشوء الموانئ ايضاً،[2] فموقع الميناء لا ينظر أليه بمعزل عن مواقع الانتاج في الزراعة والصناعة بل هو جزء مهم لنجاح تلك الجوانب وقد اقيمت الكثير من الموانئ العربية بسبب الحاجة أليها كمنافذ لتصدير المنتوجات الزراعية والصناعية كموانئ حضرموت وموانئ عمان.

وفي الواقع أن تحديد موقع الميناء من الناحية الاقتصادية يرتبط كثيراً بمنطقة اليابس المواجهة للمساحة المائية كما تحدده طرق الملاحة الدولية فمثلاً كانت موانئ عمان ذات موقع بحري مميز في طريق الملاحة البحرية بين الهند واليمن وهكذا في موقع ميناء عدن.

وتعد الموانئ البحرية من اهم مرافق الدولة قديماً وحديثاً لاسيّما بالنسبة للدول البحرية التي لها سواحل على البحر ذلك لأنها تشكل منافذ للتجارة الخارجية من صادرات وواردات، كما تعد رئة الحياة الاقتصادية، فضلاً عن أنها النافذة التي تطل

---

(1) الشرقاوي: المصدر السابق، ص56.

(2) م.ن، ص42-54.

على ما وراءها من عوالم، كما أنها أيضاً الواجهة التي يراها الزائر وربما لا يرى غيرها لاسيما في تلك العصور التي لم تعرف الطيران [1] ، وهي بهذا الوصف وثيقة الصلة بالتطور والازدهار الاقتصادي للدول منذ القدم وحتى يومنا هذا، فضلاً عن كونها قناة مهمة للاتصال الحضاري بين الامم والشعوب المختلفة إذ امتزجت من خلالها ثقافتهم المتنوعة، [2] ولا شك في أن نشوء الموانئ البحرية في الازمان الماضية كان يمثل مرحلة متطورة في مجال توفير مستلزمات الخدمة الضرورية للسفن التجارية الراسية في الموانئ آنذاك، وقد نجد في المصادر ما يشير الى محاولات الانسان الاولى والجادة في ولوج البحر واهتداءه لوسائل عبوره ولاسيّما اكتشافه للسفن التي يبحر بها. [3]

ان اول المحاولات المسجلة تاريخياً في صناعة السفن تلك التي وثقها لنا القرآن الكريم وهي سفينة نوح[4] ، التي تشير الى قدم معرفة الانسان بهذه الحرفة[5] ، وقد ترك لنا سكان العراق القدماء لاسيّما الاشوريون الذين كانت لهم سواحل على البحر الابيض المتوسط والخليج العربي نماذج للسفن التي كانوا يستخدمونها في الابحار،[6] وكذلك ترك المصريون القدماء والسبئيين نماذج من هذه السفن،[7] لقد ظهرت الحاجة بعد اهتداء الانسان لصناعة السفن الى ضرورة وجود المراسي

---

(1) عثمان : المصدر السابق، ص163.

(2) الشرقاوي: المصدر السابق، ص54.

(3) د. فهمي جلال: المصدر السابق، ص12.

(4) البكر: دراسات، ص375.

(5) القرآن الكريم: سورة هود : آية 37-38.

(6) د. احمد سوسة: مفصل العرب واليهود في التاريخ، الطبعة الرابعة، قام بمراجعتها وتحقيقها الياس بيطار، مؤسسة العربي للطباعة والنشر، (دمشق، 1975م)، م1، ص60.

(7) د. سعاد ماهر: البحرية في مصر الاسلامية ، آثارها الباقية، دار الكتاب العربي، (مصر. بلا ت)، ص16.

والمرافئ التي تؤمن للسفن عملية الرسو عند الشواطئ البحرية وتستقبل ما ينقل على متنها من حمولات وشحنها بالبضائع والسلع المراد تصديرها، وكذلك استقبالها. [1]

تفيد المصادر ان الاشوريين اول من اقام الموانئ البحرية فقد بني (هيرود الاكبر) اول مرفأ في سواحل سوريا على البحر المتوسط التي امتد اليها نفوذه، وذلك لأقامة ميناء جديد لعاصمته التي كانت تعرف بـ (كسياراسياستا)،[2] وذكر ان الموانئ القديمة ظهرت في مصر ايضاً ولاسيّما في عهد الدولة المصرية القديمة، وكان الاسكندر المقدوني عند قدومه ارض مصر قد عمل على احياء تلك الموانئ القديمة واجراء التحسينات عليها ووجه اهتمامه الخاص إلى ميناء الاسكندرية. [3]

واصبحت الموانئ المصرية في عهد الاسكندر وخلفائه البطالمة تتوافر فيها جميع الاستعدادات اللازمة واستقبال السفن الوافدة اليها وكانت منارة الاسكندرية ابرز معالم اهتمام اليونان بهذه الموانئ حيث قام (ستراس) احد ملوك البطالة في القرن الثاني ق. م ببناء هذه المنارة والتي يبلغ ارتفاعها 135 متراً ومدى رؤيتها ستين كيلو متراً. [4]

وبناءً على ذلك، جعلت المصادر سكان بلاد وادي النيل اول من عمل على تنظيم وادارة الموانئ البحرية القديمة،[5] إذ ظهر ذلك التنظيم في زمن مبكر يرقى الى عهد السلالات الفرعونية القديمة، ولهم يعود الفضل على ما يبدو من تلك المصادر في نشر هذه المعارف البحرية الى شواطئ البحار المحيطة لبلاد العرب[6]

---

(1) الشرقاوي: المصدر السابق، ص11.

(2) ماهر: المصدر السابق، ص19. البكر: دراسات، ص389.

(3) رشيد أحمد علي الناصري: الاغريق ، تاريخهم وحاضرتهم من حضارة كريت حتى قيام امبراطورية الاسكندر الاكبر ، ط2، دار النهضة العربية، (بيروت، 1976م)، ص513؛ البكر : دراسات ، ص389.

(4) ماهر: المصدر السابق ، ص19.

(5) اوليري: المصدر السابق، ص88.

العرب[1] ، وعنهم ايضاً انتقلت الى الفينيقيين الذين عرف عنهم فيما بعد الجرأة في اقتحام البحار الواسعة، حتى فاقت شهرتهم جميع الامم التي عاصرتهم، وقد برعوا في فنون الملاحة وصناعة السفن وتنظيم الموانئ البحرية وقيادة الحملات البحرية حتى كان الفراعنة فيما بعد يعتمدون عليهم في حملاتهم البحرية على الجزر والسواحل الجنوبية التي كانت تتمرد على حكمهم [2] ، وعن الفينيقيين اخذ الاغريق فن الملاحة البحرية وصناعة السفن واشتهروا بها فيما بعد، وكثيراً ما اعتمدوا على جهود الفينيقيين في بناء اساطيلهم، ولاسيّما الاسكندر المقدوني الذي استقدم الفينيقيين إلى مدينة بابل ليصنعوا له سفناً تسير في نهر الفرات [3] ، لهذا لا نستبعد ان يكون للفينيقيين اثر في قيام الكثير من الموانئ البحرية على طول السواحل العربية الشرقية والجنوبية الغربية، خاصة وان الاثار المكتشفة في عددٍ من سواحل بلاد العرب فضلاً عن النصوص والمدونات العراقية والمصرية، تؤيد وجودهم في معظم المناطق الساحلية، وقد ذكر هيردوتس: انهم كانوا يسكنون السواحل الشرقية لبلاد العرب.

ومما ورد يتبين قدم الموانئ التي نشأت في بلاد العرب،[4] وهي دون شك كانت كثيرة وكان لابد من يكثر عددها في تلك الايام، فسفن ذلك العصر ولم تكن ضخمة كسفن اليوم، ولم يكن بمقدورها الابتعاد عن السواحل كثيراً ولا السير لمسافات شاسعة فكانت تحتاج الوقوف في الموانئ العديدة للراحة والتموين، ولذلك فليس من شك في أن الموقع الجغرافي كان العامل المساعد والاهم والذي مهد للعرب ظروفاً افضل من غيرهم وساعد على تطور الملاحة على طول سواحل بلادهم، فانتشرت على اثر ذلك العديد من الموانئ البحرية وعلى امتداد تلك السواحل لتشكل منافذ حيوية للاتصال التجاري والحضاري مع الامم والشعوب الاخرى في تلك الفترة،

---

(1) ماهر : المصدر السابق، ص20

(2) احمد سوسة: العرب واليهود في التاريخ، م1، ص67.

(3) الناصري: المصدر السابق ، ص514؛ حوراني: المصدر السابق، ص43.

(4) احمد سوسة: المصدر السابق، م1، ص67.

وتطورات تلك الموانئ بفضل التجارات المتنوعة ذات المناشئ المختلفة، وظهرت هذه الموانئ في مواقع سوقية تطل على الخليج العربي والبحر الاحمر وبحر العرب لتوفير مستلزمات هذه التجارات وتقديم الاسباب الضرورية لنموها وازدهارها.



1- موانئ شمال الخليج العربي .
2- موانئ ساحل الاحساء .
3- موانئ الساحل العماني .

طبيعة النشاط الملاحي والتجاري لسكان السواحل الشرقية :

يحد الخليج العربي بلاد العرب من جهة الشرق وهو ذراع بحري متفرع من المحيط الهندي [1]، تمتد على طول سواحله الغربية بلاد العرب وتتصل بقسمه الشمالي اراضي العراق وعربستان، فيما تشكل السواحل الفارسية قسمه الشرقي.

وقد تمتع الخليج العربي بأهمية موقعه الاستراتيجي الوسط بين الحضارات التي قامت في بلاد ما بين النهرين وفارس ومصر والشام وهذا الموقع بلا شك قد مهد لحركة تجارية واسعة منذ القدم شهدها هذا الخليج [2] .

ويمكن القول ان الخليج العربي كان بمثابة همزة الوصل بين المحيط الهندي والبحر الاحمر وشرق افريقيا والهند والصين، فضلاً عن خواصه المشجعة المتمثلة بصلاحية مياهه وهدوء رياحه وخلو سواحله من الشعاب المرجانية، التي تعيق الملاحة البحرية مما هيأ لساكنيه الابحار فيه منذ القدم. [3]

ويرى بعض الباحثين ان الخليج العربي تكون نتيجة خسف أصاب بلاد العرب بعد تعرضها لهزات عديدة في جهاتها الشرقية والجنوبية والغربية، والتي كان من نتيجتها ظهور البحار المحيطة بها كالبحر الاحمر والخليج العربي والبحر العربي، وكانت هذه الهزات والتصدعات استجابة لتصدعات واهتزازات حدثت في الشمال على مقربة من حدود بلاد الشام وامتدت الى وادي الاردن والبحر الميت، فوادي عربة والى خليج العقبة. [4]

---

(1) ياقوت: معجم البلدان، ج6، ص343.

(2) د. عبد الرزاق عباس حسين: الجغرافية السياسية، (بغداد، 1976م)، ص402.

(3) د. صالح احمد العلي، خطط البصرة ومنطقتها، مطبعة المجمع العلمي العراقي، (بغداد، 1968م)، ص248.

(4) حسين: الجغرافية السياسية، ص401.

وكان من نتيجة تلك الهزات ان ظهرت شبه الجزيرة العربية بالشكل الذي نراه اليوم،[1] وكان الخليج العربي اكثر امتداداً مما نراه اليوم، لاسيّما في امتداده الشمالي إذ تفيد المصادر ان اكثر من نصف ارض العراق كانت مغمورة بمياه الخليج العربي الذي اخذ بالتناقص والانحسار التدريجي حتى وصل الى الحد الذي نراه اليوم. [2]

واطلقت على الخليج العربي مسميات عديدة عبر الحقب التأريخية من قبل الشعوب المطلة على سواحله وهي بمجملها تفسر لنا اهميته في حياة هذه الشعوب والتي تنافست السيطرة عليه والاستفادة من موقعه الجغرافي المهم كونه يعد واحداً من اكبر الطرق التجارية في العالم القديم والحديث [3] ، فقد عرفه العراقيون القدماء ولاسيما الاكديون والبابليون والاشوريون بعدة اسماء منها البحر الجنوبي والبحر الاسفل والبحر التحتاني والبحر الادنى وكان يقابله عندهم من الناحية الاخرى البحر الاعلى وهو البحر المتوسط[4] ، فمن المعروف ان العراقيين القدماء كانوا يهيمنون ولقرون عديدة قبل الميلاد على المناطق الممتدة من حافات الخليج العربي جنوباً وحتى سواحل البحر المتوسط شمالاً، إذ كانوا يعدونه امتداداً طبيعياً لارض وادي الرافدين، ولهذا نجد ان الملوك الاقوياء الذين ظهروا في بلاد الرافدين يحرصون على ابقاء منطقة الخليج العربي تحت سلطتهم المركزية [5] ، كما اطلقوا عليه اسم البحر المر او البحر المالح (نارموت) بالاشورية نسبة الى ما عرف عنه من ملوحة مياهه،

---

(1) فؤاد جميل: المصدر نفسه، ص40؛ جواد علي: المفصل ، ج1، ص140.

(2) فؤاد جميل: المصدر السابق، ص40؛ جواد علي: المفصل، ج1، ص140.

(3) فؤاد جميل: المصدر السابق، ص42.

(4) طه باقر وآخرون: تاريخ العراق القديم، (مطبعة جامعة بغداد ، 1980م)، ص148.

(5) مجموعة الباحثين العراقيين: حضارة العراق، مطبعة الحرية للطباعة، (بغداد، 1985م)، ص75.

[1] كما عرف أيضاً باسم بحر الشروق فيما اطلق عليه الكلدانيون أسم البحر الكلدي. [2]

وكان الفرس يطلقون عليه اسم الخليج الفارسي او البحر الفارسي، وعرفه اليونانيون بذات التسمية ايضاً وهذا ما يشير الى استمرار التسمية الفارسية في عهد اليونانيين، لاسيّما أبّان فتوح الاسكندر المقدوني الذي اطاح بالامبراطورية الفارسية في عام 323 ق.م [3] ، وعلى ما يبدو فإن إصرار اليونانيين على تلك التسمية أنما كان لاعتبارات سياسية لكون هذا الخليج من وجهة نظرهم يعد جزءاً من الممتلكات الفارسية التي استولوا عليها، وان لم يخضع ساحل الخليج العربي الغربي لنفوذهم المباشر برغم محاولات الاسكندر في هذا المجال، وعن الكتاب اليونان والفرس اخذ البلدانيون العرب والمسلمون التسمية الفارسية[4] ، ما عدى بعض الذين اطلقوا عليه ببحر عمان او بحر العرب [5] ، ويعتقد كارستن نيبور العالم الدنيماركي الذي قام برحلة إلى الخليج العربي في عام 1761م خطأ الجغرافيين الذين يتصورون (أن جزء من الجزيرة العربية كان خاضعاً للفرس لأن العرب وخلافاً لذلك هم الذين يمتلكون جميع السواحل البحرية بالامبراطورية الفارسية، وبالرغم من أن المستعمرات الواقعة على السواحل الفارسية كانت لا تخص الجزيرة العربية ذاتها إلا أنها كانت مستقلة عن بلاد فارس وأن لأهلها لسان العرب وعادتهم)[6] ، فيما يقول برستد : أن دار الأكبر أراد (أن يجعل من بلاد فارس دولة قوية ذات قوة بحرية عظيمة وأن يجعل الساحل الفارسي يساهم في النشاط التجاري المطرد بين الهند وعالم البحر المتوسط)، ولكن الاحداث خيبت أمله إذ (لم يكن يسيراً على أمة تقطن قلب اليابسة ومكونة من

---

(1) جواد علي: المفصل، ج1، ص140.

(2) أحمد سوسة: المصدر السابق، ص148.

(3) جواد علي: المفصل، ج1، ص40.

(4) عثمان: المصدر السابق، ص10.

(5) احمد سوسة: المصدر السابق، م1، ص112.

(6) بيرين: اكتشاف جزيرة العرب، ص66.

جماعات من الرعاة والفلاحين وتفصلها عن البحر شواطئ صحراوية أن تسيطر على البحر وتسوده) [1] .

ولهذا فأن الواقع الجغرافي والتأريخي للخليج العربي وطبيعة السكان على شواطئه الشمالية والشرقية والغربية المتشابهة في جوانب اللغة والعادات ونمط الحياة والتطلعات تشير الى ان معظمهم كانوا من القبائل العربية وكانوا يمتلكون عدد من الموانئ في الساحل الفارسي فضلاً عن أنهم كانوا يشكلون حسب رأي احد الباحثين النسبة الكبيرة من عمال الموانئ وربابنة السفن [2] ، بعد أن كان الفرس لا يرغبون في العمل الملاحي وقد ويخشون المغامرة في اقتحام البحار، وقد وجدهم نيبور في عهده لا يمتلكون سفناً ويعيشون على حرفة الزراعة[3] ، وكل الذي تقدم يجعل الخليج يكتسب الصبغة العربية. [4]

كانت المنطقة الشرقية لبلاد العرب تمتد على طول الساحل الغربي للخليج العربي وقد شهدت عبر الحقب التاريخية الماضية نشاطاً تجارياً ملحوظاً وظهرت فيها موانئ بحرية ومدن تجارية كان لها شأن في تجارة العالم قبل الاسلام.

جغرافياً كانت المنطقة الشرقية من بلاد العرب تقع ضمن ما يعرف باقليم العروض [5] ، وتشتمل الاجزاء الساحلية في هذه المنطقة على سطح عمان الذي يخالف جميع مناطق الجزيرة التي ينحدر سطحها من الغرب نحو الشرق اذ ان سلسلة الجبال الشرقية في عمان تدور في منحنى موازي لساحل المحيط الهندي واعلى قمم هذه السلسلة هو الجبل الاخضر (10000) قدم ثم يأخذ السطح في الانحدار والانخفاض على امتداد الخليج والى الشمال الغربي من عمان توجد شبه

---

(1) برستد: انتصار الحضارة (تاريخ الشرق القديم)، ترجمة: د. احمد فخري ، (القاهرة، بلا ت)، ص275.

(2) خالد سالم محمد: ربابنة الخليج العربي ومصنفاتهم الملاحية ، ط1، (الكويت، 1402هـ/1982م)، ص7.

(3) بيرين : اكتشاف جزيرة العرب ، ص166.

(4) عثمان: المصدر السابق، ص11.

(5) ياقوت: معجم البلدان، ج4، ص112.

جزيرة تعرف الآن بدولة (قطر) والى الشمال الغربي منها توجد منطقة الاحساء وجزيرة (فيلكا) الكويت حالياً وتمتد سواحل البحرين حتى شط العرب عند ملتقى نهري دجلة والفرات. [1]

وتمثل السهول الساحلية الاراضي المنخفضة في هذا الاقليم وتمتاز هذه السهول بانها سهول رملية في الغالب [2] ، وهذه الخاصية المقترنة بعدم وجود الانهار وقلة الامطار النازلة على المنطقة أسهمت في اتساع المناطق المقفرة في هذه المنطقة وقلة المساحات الخصبة والصالحة للزراعة والسكن، الا في بعض المناطق التي تتوافر فيها المياه الجوفية وتتفجر فيها العيون مثل منطقة الاحساء والقطيف [3] ، إذ كانت هذه المنطقة مأوى السكن منذ القدم وفيها ظهرت مدن البحرين المشهورة دلمون والجرهاء وهجر، وانتشرت في هذه المنطقة زراعة النخيل حيث كانت البحرين في القرن السادس الميلادي تشتهر بجودة تمورها [4]، وقد انحصرت الزراعة في هذه المنطقة من الساحل الشرقي ولم تكن عمان والجزر الأخرى في هذا الساحل تنعم بوجود هذا المورد الاقتصادي المهم الذي يوفر القوت للسكان فكان ذلك دافعاً في توجههم نحو البحر واصطياد الرزق من خلاله.

ولم يقتصر تأثير الطبيعة الجغرافية للساحل الشرقي على تحديد المورد الاقتصادي، انما ترك اثراً واضحاً على نوع السكن في هذه المنطقة وعلى طبيعة النظام السياسي السائد هناك ، فظهر نتيجة ذلك السكن المبعثر والمدن المتباعدة بعضها عن بعضها الآخر. ونشأت معظم المدن قريبة من الساحل مما اصبح من الصعب ضم هذه المدن تحت سلطة مركزية واحدة. وحكم ملك واحد وقد أضعف هذا

---

(1) لوريمر: دليل الخليج العربي، القسم الجغرافي، مطابع علي بن علي، (الدوحة ،بلا ت)، ج5، ص1738.

(2) ياقوت: معجم البلدان، ج4، ص112؛ جواد علي: المفصل، ج1، ص182.

(3) جواد علي: المفصل، ج1، ص192.

(4) ابن الفقيه: مختصر كتاب البلدان ، ص30؛ ابو محمد الحسن بن احمد بن يعقوب الهمداني: (ت: 344هـ/ 955م) صفة جزيرة العرب، تحقيق: محمد بن علي الاكوع، دار الشؤون الثقافية ، (بغداد، 1989م)، ص190.

الوضع الجزء الشرقي من الجزيرة العربية وجعله عرضة للنفوذ الاجنبي من وقت لآخر [1].

أن طبيعة هذه المنطقة قد تفسر سر توجه سكانها نحو الخليج واستثمار موارده لتعويض فقر البيئة الداخلية بالموارد الاقتصادية، فالخليج بصلاحية مياهه وجزره واعماق المياه بالقرب من الساحل وصلاحية موانئه للملاحة ورسو السفن فضلاً عن غناه بالثروات البحرية المتنوعة قد لبى حاجات السكان الذين ما برحوا ان ادركوا هذه الخواص المشجعة فيه حتى عملوا على الافادة من موقعهم البحري المميز، فعملوا ومنذ فترة مبكرة في الملاحة البحرية كبحارة وتجار وأنشئوا على طول سواحلهم موانئ ومدن تجارية كان لها شأن عظيم في تجارة العالم آنذاك. [2]

وتشير مصادر التأريخ القديم الى ان اول من سكن السواحل الشرقية لشبه جزيرة العرب هم الكلدانيون الذين تعود اليهم حضارة دلمون (البحرين) التي كانت تشمل جزر الخليج مثل البحرين وفيلكا واجزاء من الساحل الغربي للخليج العربي[3] ، واصل الكلدانيين هو من جنوب الجزيرة العربية وقد نزحوا الى سواحل الخليج العربي وبسطوا نفوذهم على سواحله الشرقية والغربية، وعرف الخليج في عهدهم باسم الخليج الكلدي كما ذكرنا آنفاً، مما يشير الى عظمه عهدهم واتساع نفوذهم.

يؤيد بليني (23– 79م) اصل الكلدانيين من عرب الجنوب ويرى ان السواحل الشرقية لشبه جزيرة العرب كانت دائماً تخضع لسلطة ملوك الجنوب العربي، ولاسيّما بعد الميلاد ويشير مع صاحب كتاب الطواف الى ان عمان كانت خاضعة للسبئيين بعد عهد الاسكندر المقدوني وان سكانها كانوا من السبئيين الذين كانوا يمتلكون الكثير من الجزر على سواحل عمان. [4]

---

(1) جواد علي: المفصل ، ج1، ص598.

(2) د. كوبر: جغرافية النقل البحري، ترجمة: ربيع عبد الله المسلط، (القاهرة، 1975م)، ص31.

(3) أحمد سوسة: حضارة العرب ومراحل تطورها عبر العصور، وزارة الاعلام العراقية، (بغداد، بلا ت)، ص159؛ واصف: جزيرة تيلوس وارادوس، ص421.

(4) the periplus . ch. 36, p.36.

عُرف عن سكان السواحل الشرقية البراعة في مجال العمل الملاحي ولاسيّما اهل عمان ودلمون وجرها، وامتازوا أيضاً بالجرأة والاقدام في اقتحام البحار، فذهبوا بسفنهم بعيداً في اعماق البحار يحملون حاصلات بلادهم والبلاد الاخرى غير مبالين بمخاطر وأهوال البحار بعدما ألموا باسرارها ولاسيما بنظام هبوب الرياح الموسمية والتيارات البحرية [1] ، وابتكروا الوسائل الضرورية للتغلب على المصاعب التي تواجههم في عملهم الملاحي، وكان ابتكارهم لصناعة السفن ذات الشراع المثلث قد اكسب سفنهم السرعة والسهولة والمناورة في مواجهة الرياح[2] ، وكان ذلك عملاً متطوراً في ذلك الوقت، وقد جعل لسكان الخليج العرب معرفتهم بفنون الملاحة ومسالك البحر وعلم الفلك مكانة رفيعة في تجارة الخليج العربي والمحيط الهندي، وعلى أثرها اتسع نشاطهم البحري. [3]

وعلى الرغم من وفرة المعلومات عن هذه المنطقة الا انها لا تعطي صورة واضحة عن الوضع السياسي او الاوضاع الداخلية كوجود انظمة سياسية على غرار ما موجود في جنوب بلاد العرب وشمالها، ومع ذلك لا يستبعد قيام ممالك وامارات صغيرة على غرار ما موجود حالياً في منطقة الخليج العربي، فقد عثرت البعثات الاثرية في جزيرة البحرين على نقود تحمل اسم ملك هجر يعود تاريخها للقرنين الثالث والثاني ق.م، [4] مما يشير الى ان هذه الامارة كانت معاصرة للجرهائيين الذين ظهروا في تلك الجهات.

حوراني: المصدر السابق، ص27.

(1) د. كوبر: المصدر السابق، ص31.

(2) م.ن، ص31.

(3) د. علي محمد المياحي: صلات العراق التجارية مع جنوب شرق آسيا في العصور الاسلامية، (بحث منشور في مجلة دراسات تاريخية ، بيت الحكمة ، العدد الثاني ، السنة الثانية ، بغداد، 2000م-1421هـ). ص87.

(4) جواد علي: المفصل، ج1، ص569؛ حوراني: المصدر السابق، ص.

الا أن اقدم المدن التجارية ظهوراً في الساحل الشرقي لشبه جزيرة العرب والتي اشارت اليها النصوص السومرية والاكدية هي دلمون (البحرين).[1]

وتشير مجموعة الاختام الاشورية والبابلية التي وجدت في شرق بلاد العرب على ان منطقة الساحل الشرقي كانت تتصل بعلاقات وثيقة الصلة مع العراقيين القدماء ولاسيما في الألف الثالث ق.م، [2] إذ كان الملوك العراقيون القدماء ينظرون للخليج وسواحله بأنه جزء من بلادهم، وكانوا حريصين على ابقائه تحت نفوذهم المباشر. [3]

وتفيد الاثار المكتشفة في عدد من المواقع من المنطقة الشرقية ان الكلدانيين كانوا يسكنون هذه السواحل في القرن السابع ق.م[4] ، وربما كونوا في تلك الحقبة الزمنية حكومات مدن على غرار حكومات المدن السومرية مارست العمل التجاري في مياه الخليج العربي غير ان دلمون فاقت شهرتها بين تلك المدن. [5]

كان اهل دلمون تجاراً في الخليج العربي في تلك الحقبة، وكانت دلمون في عهدهم محطة تجارية مهمة في وسط منطقة الخليج العربي تتوافر فيها المياه العذبة، والمأون مما جعلها تصبح مركزاً تجارياً وسوقاً مهمة [6] ، وقد وردت في المصادر الكلاسيكية بـ (تيلوس)[7] ، واشتهرت اسواقها التي كان يؤمها التجار الوافدين عبر موانئها من شتى البلاد ولاسيما من مدن جنوب العراق إذ يجدون في اسواقها واسواق الخليج عموماً ما يلبي حاجتهم، فيبيعون منتوجاتهم فيها من الحبوب والزيوت والجلود، ويستوردون من اسواق الخليج اللؤلؤ والاحجار الكريمة والنحاس والاخشاب،

---

(1) اوليري: المصدر السابق، ص61؛ جواد علي: المفصل، ج1، ص567.

(2) فؤاد جميل: المصدر السابق، ص43؛ طه باقر، تاريخ العراق القديم، ص134.

(3) طه باقر : علاقات بلاد الرافدين بجزيرة العرب، ص124.

(4) اوليري: المصدر السابق، ص61؛ احمد سوسة: حضارة العرب، ص159.

(5) جواد علي: المفصل ، ج1، ص568.

(6) حوراني: المصدر السابق، ص27.

(7) واصف: المصدر السابق، ص21؛ البكر : دراسات ، ص390.

وكانت مدينة لكش وأور [1] من أهم المراكز التجارية في العراق القديم التي ارتبطت بعلاقات وثيقة مع مدن الخليج العربي، إذ كانت مدينة لكش تستورد النحاس من دلمون مقابل الزيت والحبوب والملابس والفضة. [2]

وكانت دلمون تشترك مع عمان في صادرات الخليج العربي من النحاس، وربما كانت دلمون تستورد النحاس في الجبل الاخضر في عمان. [3]

وكان اهل دلمون قد خضعوا لسلطة الاشوريين، ولاسيّما في عهد الملك سنحاريب (705-681ق.م)، وكانت مملكة ارض البحر التي انشأها الاشوريون في الشمال من بلاد العرب كي تشرف على النشاط الملاحي في الخليج العربي[4]، وكان وكان ملك هذه المملكة تابعاً لسلطة الملك الاشوري سنحاريب وصادف انه تمرد على سلطة سيده الاشوري وهرب مع اتباعه الى عيلام الامر الذي استدعى الملك سنحاريب ان يهتم بنفسه بالبحرية الاشورية، فقام بجلب سفن فينيقية تحت اشراف ملاحين فينقيين، وأنشأ اسطولاً بحرياً اتجه به جنوباً حتى سواحل الهند لتأمين سلامة الخط الملاحي الذي بدأت تكثر فيه اعمال القرصنة البحرية[5] ، مما يشير الى خضوع تجارة الخليج العربي في هذه الحقبة لسلطة الاشوريين ويظهر ان اهل دلمون اصبحوا تابعين لسلطة هذا الملك.

وعند ظهور الاخمينيين في بلاد ايران وامتداد نفوذهم ليشمل مناطق واسعة من ضمنها احتلالهم لمصر وسيطرتهم على الطرق التجارية في البحار المحيطة بشبه جزيرة العرب[6] ، وأصبح الخليج العربي تحت نفوذهم، لاسيّما في عهد دارا الاول الذي اولى اهتماماً بالتجارة البحرية وتأمينها، فقد عمل على توحيد سواحل

---

(1) سعيد الاحمد : المصدر السابق ، ص197؛ المياحي: المصدر السابق، ص87.

(2) طه باقر: تاريخ العراق القديم، ص137؛ المياحي ، المصدر السابق، ص87.

(3) الهاشمي: المدخل لاثار الخليج، ص42-45.

(4) حوراني: المصدر السابق، ص37؛ جواد علي: المفصل، ج1، ص69.

(5) اوليري: المصدر السابق، ص83؛ البكر: دراسات، ص390.

(6) طه باقر: تاريخ ايران القديم، ص106؛ اوليري: المصدر السابق، ص83.

الخليج العربي والبحر الاحمر ليحكم بقبضته على الطرق التجارية، واصبح الاسطول الأخميني يجوب المياه العربية بحرية تامة وسيطرة على التجارة البحرية فيها. [1]

ومع أننا لم نحصل على معلومات وافية عن نشاط سكان السواحل الشرقية لبلاد العرب زمن السيطرة الأخمينية، الا انه من المرجح أن أهل دلمون استمروا بنشاطهم التجاري لاسيّما مع المدن في جنوب العراق وجنوب الجزيرة العربية، على الرغم من خضوعهم للمضايقات البحرية التي كانت تقوم بها الامبراطورية الاخمينية.

وإلى جانب اهل دلمون ظهر الجرهائيون الذين عاصروهم، ويبدو أنهم اصبحوا ينافسونهم في تجارة الخليج العربي. [2]

يعود ظهور امارة الجرهائيين على حد قول سترابو (24ق.م): الى القرن السابع ق.م، ويُعتقد ان مؤسسي هذه الامارة هم الكلدانيون ايضاً الذين طردهم سنحاريب في عام 6940 ق.م، والذين سكنوا الى جانب اهل دلمون في سواحل الخليج العربي[3] ، في حين يرى هيردوتس، ان مؤسسيها هم الفينيقيون[4] ، فيما يعتقد الدكتور منذر البكر أن سكانها من عرب الجزيرة وليس من الفينيقيين[5] ، وقد عثر بين اطلال مدينة الجرهاء على اثار فينيقية[6] ، وربما يتم العثور مستقبلاً على حقائق جديدة في هذا المجال.

تقع الجرهاء على ساحل الاحساء على شاطئ الخليج العربي [7] ، وعلى مسافة منه او عليه مباشرة وتحديد موقعها مختلف فيه من قبل الباحثين، فجلّهم يرى

---

(1) عاشور: تاريخ اهل عمان، ج2، ص26.

(2) البكر: دراسات، ص398.

(3) حوراني: المصدر السابق، ص43؛ جواد علي، المفصل، ج2، ص14.

(4) اوليري: المصدر السباق، ص76.

(5) أمارة جرهاء العربية: (بحث منشور في مجلة الخليج العربي، لسنة 1973)، ج1، ص132، 133.

(6) جواد علي: المفصل، ج2، ص21.

(7) حوراني: المصدر السابق، ص43؛ اوليري: المصدر السابق، ص76.

انها العُقير، في حين يرى آخرون انها القطيف [*]، أو الخرائب المعروفة باسم ابي زهمول وظن آخرون انها سلول الواقعة على ساحل البحر [1] ، وكانت مدينة جرها ذات محيط طوله خمسة اميال وقد بنيت اسس المدينة من الملح كما ان بيوتها وابراجها بنيت من مربعات الملح. [2]

ازدهرت هذه المدينة في العصر الهليني، إذ ادت هزيمة الاسكندر المقدوني للفرس الاخمينيين الى تحرير التجارة في الخليج العربي[3] ، غير أننا لم نجد في المصادر ما يشير الى ان الاسكندر المقدوني استطاع فرض سيطرة مباشرة على سواحل الخليج العربي الغربية، سوى ما ذكر من إقامة حامية يونانية في عهده في جزيرة (فيلكا) وهي من جزر البحرين والمعروفة لدى اليونان بـ(ايكاروس).

وعلى ما يبدو فأن الاسكندر كان قد أسكن في هذه الجزيرة مجموعة من الجند اليونانيين[4] ، إذ كان يهدف من وراء ذلك تأمين وصول السفن الى ميناء الأبلة وميناء خاراكس، وقد عثر في هذه الجزيرة على اثار لهيكل معبد يوناني كما عثر على كنوز تعود الى عهد السلوقيين، وكان بعضهم يعتقد أن الاسكندر اراد اتخاذها قاعدة للتوسع في بلاد العرب، [5] وهو رأي جدير بالقبول أيضاً.

ويعتقد أيضاً أن السلوقيين خلفاء الاسكندر كان لهم نفوذ على هذه الجزيرة، إلا أن نشاطهم التجاري في مياه الخليج العربي لم يكن واضحاً، لاسيّما في ساحل الاحساء الذي ظل النشاط فيه على ما يبدو محصوراً بيد الجرهائيين، ولربما كان نشاط السلوقيين في هذه الحقبة محصوراً في الذهاب الى الهند عبر السواحل

(*) القطيف، مدينة بالبحرين وكانت قديماً اسماً لكورة هناك غلب عليها اسم مدينة القطيف، ينظر: ياقوت الحموي: معجم البلدان، ج4، ص378.

(1) جواد علي: المفصل، ج1، ص568.

(2) البكر: أمارة الجرهاء، ص133.

(3) Groom. Nigel. "Gerha Alosta rabian city" Atlal. Riyadh. Damsa. 1982. Vol. 6, p.97.

(4) جواد علي: المفصل، ج1، ص66؛ البكر: دراسات ، ص398.

(5) البكر: دراسات، ص397.

الفارسية فقط[1] ، وقد كان السلوقيون ينفسون على الجرهائيين استحواذهم على التجارة في الخليج العربي ويعدون ذلك حقاً لهم استفرد به الجرهائيون ولابد من استعادته، ولم تفلح محاولاتهم في اعادة بناء ميناء خاراكس في عهد انطيوخس الرابع الذي اراد بعمله هذا منافسة تجارة الجرهائيين، الأمر الذي جعله يقوم بشن حملة عسكرية لاخضاع سواحل الخليج وموانئه لسلطته [2] ، فشن حملة بحرية على مدينة جرها في عام 205 ق.م، للاستيلاء عليها غير ان الجرهائيين فوتوا الفرصة على السلوقيين بتدبير محكم من عقلائهم الذين فضلوا شراء حريتهم بجزية كبيرة من فضة واحجار كريمة يدفعونها للملك السلوقي [3] ، فأزاحوا بذلك خطراً كاد يقضي على تجارتهم في الخليج العربي التي كانت اهم مواردهم الاقتصادية آنذاك، وقد ظلت تجارة الخليج العربي تدار من قبل الجرهائيين حتى العهد الساساني حيث خضعت هذه المدينة مع باقي سواحل الخليج العربي إلى سلطة الساسانيين في عام 228م. [4]

وتتجلى الاهمية الاقتصادية لمدينة الجرهاء في انها كانت مركزاً تجارياً ناشطاً في عمليات التبادل التجاري لمختلف السلع العالمية آنذاك وكانت تستورد وتصدر تلك السلع الى مختلف الاسواق العالمية وجنت من وراءها ارباح طائلة ساهمت في ثراء أهلها. [5]

وكانت تستقبل السفن والمراكب العالمية في مينائها المعروف باسمها ايضاً، وقد وصف بليني الجرها بكونها مركزاً من المراكز التجارية الخطرة وسوقاً من الاسواق المهمة آنذاك في بلاد العرب، وملتقى طرق القوافل الواردة من اليمن والحجاز وبلاد الشام والعراق، فضلاً عن كونها سوقاً رائجة قرب البحر[6] ، وتستقبل

---

(1) حوراني: المصدر السابق، ص45.

(2) حوراني: المصدر نفسه، ص45؛ اوليري: المصدر السابق، ص65.

(3) Groom. Gerha. Atlal. 6, p.98.

(4) جواد علي: المفصل، ج2، 17.

(5) اوليري: المصدر السابق، ص65.

(6) البكر: دراسات، ص3؛ حوراني: المصدر السابق، ص456.

تجارة افريقيا والهند واليمن ومصر وتعيد تصديرها الى اسواق العراق وبلاد الشام والحجاز عبر الطرق البرية التي كانت تربط الجرها مع هذه الجهات.[1]

اقام الجرهائيون علاقات تجارية واسعة، فتاجروا مع المدن العربية الداخلية كمدينة البتراء عاصمة الانباط وبصرى في بلاد الشام وحضرموت في جنوب اليمن وكانوا يبيعون في اسواق تلك الجهات ما عندهم ويشترون ما يحتاجون اليه من حاصلات بلاد الشام والبحر المتوسط واليمن. [2]

كما تاجروا مع المناطق البعيدة ووجدت لهم اثار في مصر وديلوس وعثر على نقود مسككة تعود اليهم في مناطق آسيا الصغرى ورأس الخليج العربي كانوا قد سكوها لتسهيل امور التجارة. [3]

تأثرت تجارة الجرهائيين سلباً وضعف نشاطهم من جراء سياسة الساسانيين الرامية الى احتكار تجارة الخليج العربي وقيام اردشير (224م) الاول بانشاء مدينة الخط [*]، على ساحل الاحساء وانزال الفرس فيها. [1]

---

(1) البكر: أمارة الجرهاء، ص134؛ حوراني: المصدر السابق، ص44.

(2) البكر: دراسات، ص418.

(3) Gromm. Gerha Atlal, p.99.

(*) الخط: مرفأ للسفن يحمل أليها القنا من الهند ، قال الجوهري: "الخط موضع في ساحل هجر تنسب أليه الرماح الخطية، إلا أنها تحمل من بلاد الهند " ، ينظر: ابن منظور: اللسان ، ج7، ص290؛ أبو الحسن علي بن إسماعيل بن سيدة (ت 458هـ/1065م)، المخصص، المطبعة الاميرية (مصر، 1898-1903م) ، ج6، ص34؛ النويري: نهاية الارب ، ج6، ص215؛ وقيل أنها جزيرة بالبحرين، ينظر: ابو العباس محمد بن يزيد المبرد (ت 285هـ/898م) ، الكامل في اللغة والأدب، مطبعة الاستقامة ، (القاهرة ، بلا ت)، ج1، ص95؛ وقد ورد ذكرها في اشعار العرب، ينظر: الزوزني : شرح المعلقات السبع ، ص246.

وعلى اثر ذلك أفل نجم هذه الامارة التجارية ولم نعد نسمع اخبارها من المصادر اللاحقة، وقد يرجع ضعف تجارة الجرهانيين لاسباب عديدة منها، تحكم الساسانيين في التجارة البحرية في مياه الخليج العربي، وظهور مدن اخرى منافسة لهم، مثل خاراكس والأبلة وموانئ عمان، وتحول الطريق البحري عنها، وكذلك التحسن الذي طرأ على صناعة السفن التي جعلت السفن تسير مسافات طويلة دون الحاجة الى التوقف في الموانئ الكثيرة فلم تعد تقف في ميناء الجرهانيين [2] ، ولعل تحول طرق القوافل البرية وهي عرضة للتغير الدائم لأسباب سياسية واقتصادية وعسكرية، مما ساهم أيضاً في اضمحلال نشاطها.[3]

لم يعرف الجرهانيون النظام السياسي المركزي وقد بينا سبب ذلك ولذا وجد عندهم اشبه ما يكون بنظام دويلة المدينة ولا نستبعد ان يكون لجرها نفوذ شمل بعض المدن والموانئ على ساحل الخليج العربي ولاسيما في فترة ظهورهم كقوة تجارية تتحكم بتجارة ذلك الساحل، وقد ذكر بليني، أن مدينة Chattani تابعة للجرهاء ، وكذلك مدينة Attaeha تابعة لها ايضاً .[4]

وفي الركن الجنوبي الشرقي من بلاد العرب تقع شبه جزيرة عمان التي تمثل الحدّ الجنوبي للخليج العربي وهي بموقعها هذا تشكل حلقة وصل رئيسة بين الخليج العربي وبين الساحل الجنوبي من بلاد اليمن كما انها تتصل بالمحيط الهندي من خلال خليجها. [5]

وهذا الموقع جعلها تحظى بمكانة تجارية هامة في التجارة البحرية انذاك كما انه مهد لها سبل الاتصال مع البلاد المختلفة، فقد كانت السفن التجارية التي تجوب

---

(1) طه باقر: تاريخ ايران القديم، ص106.

(2) جواد علي: المفصل، ج2، ص18؛ البكر: دراسات، ص400.

(3) جواد علي: المفصل، ج1، ص19؛ حتي: مطول، ج2، ص20.

(4) البكر : امارة الجرها ، ص133.

(5) the Economic Activity of Bahrain and Oman the Early Middle Ages. Seminar for Arabian studies. Vol. G.1979. London, p.85.

مياه المحيط الهندي والبحر العربي ترسو في موانئها للتزود بالماء والطعام قبل استمرارها بالرحلة. [1]

ولم يكن اهل عمان تجاراً في البحر فقط بل كانوا ملاحين مهرة وعلى اطلاع واسع بفنون الملاحة البحرية وصناعة السفن، وقد ذُكر انهم كانوا يذهبون الى جزر المالديف، التي توجد فيها الاخشاب الملائمة لبناء السفن ويقومون بصناعتها هناك ومن ثم تحميلها بالاخشاب والبضائع ويعودون بها[2] ، وكان بعض التجار واصحاب السفن العرب في الخليج العربي يستأجرون احياناً بناة السفن العمانيين لبناء سفن لهم على ساحل الهند الغربي[3] ، وقد قصدوا بسفنهم الخاصة سواحل مناطق الانتاج العالمي آنذاك، وقد ذكر المسعودي، ان السفن العمانية كانت تأتي بالطيب وخاصة المسك من مناطق التبت، كما قصدت بلاد السند وبلغت مراكبهم جزيرة قنبلو على شواطئ بحر السند. [4]

ويظهر ان التجار العمانيون كانوا انشط من غيرهم في تجارة المحيط الهندي، ولاسيّما بعد التطور الذي اصاب نشاط اليمنيين، الذين تأثرت احوالهم السياسية والاقتصادية بانهيار سد مأرب، وما أعقبه من احداث واضطرابات داخلية، فازدهرت على اثر ذلك موانئ العمانيين، وكانت سفن الهند وافريقيا تقصد موانئهم في تلك الحقبة. [5]

---

(1) حوراني: المصدر السابق، ص28.

(2) تاريخ عمان البحري ، ص108؛ عثمان: المصدر السابق، ص47.

(3) شهاب: المصدر السابق، ص185.

(4) مروج الذهب: ج1، ص205–109؛ عبد الله مبشر الطرازي: موسوعة التاريخ والحضارة الاسلامية لبلاد السند والبنجاب في عهد العرب، تقديم ابي الحسن بن علي بن الحسين الندوي ، (السعودية، 1413هـ/1983م)، ص108.

(5) Economic Activity Bahrain and Oman, p.86.

لم تعرف عمان منذ القدم النظام المركزي شأنها في ذلك شأن شقيقاتها مدن الساحل الشرقي، الذي لم تظهر فيه دولة مركزية توحد تلك المدن، ولذلك فأن النظام السياسي فيها كان قائماً على حكم القبيلة المتنفذة، والقائم أيضاً على مبدأ الوراثة، وقد عمل بهذا النظام في هذه المنطقة منذ القديم ولا يزال قائماً حتى يومنا هذا. [1]

وكانت عمان كبقية مدن الساحل قد خضعت في بعض مراحلها التأريخية قبل الاسلام لسلطة القوى الاجنبية او لنفوذ الحكومات العربية في اليمن، وفي هذا المجال يذكر صاحب كتاب القواف، ان عمان كانت خاضعة للسبئيين بعد عهد الاسكندر المقدوني،[2] الذين ربما كانوا قد سكنوها إلى جانب الفرس، فيما ذكر الإخباريون العرب ان قبائل الازد كانت قد هاجرت بعد انهيار سد مأرب . مستوطنة بقاع الجزيرة العربية، فخرج مالك بن فهم في جماعة من قومه، وكان الفرس ومنذ عهد دارا الثالث يسكنون عمان قبل مجيء مالك بن فهم، وبعد معركة لابد منها مع الفرس الذين رفضوا قبول نزول الازد في عمان استطاع من خلالها مالك بن فهم ان يوقع الهزيمة بالفرس ومرزبانهم ويجبرهم على قبول الصلح وعندها سكن الازد عمان ثم نزل عمان من غير الازد من قبائل العرب، واصبح هؤلاء الازديون بعد استقرارهم تجار عمان في البحر والبر وقد امتلكوا كثيرا من الجزر والمراكز التجارية في سواحل عمان[3] ، حتى قيل أن اسم عمان جاءت به الازد من موطنها الاصلي في اليمن، إذ كانت تسكن سابقاً بمأرب عند وادي يقال له عمان، فاطلقوا هذا الاسم على

---

(1) جواد علي: المفصل، ج2، ص568.

(2) The periplus. Ch. 36., p.36.

(3) سرحان بن سعيد الازكوي العماني: تاريخ عمان المقتبس من كتاب كشف الغمة الجامع لاخبار الأمة، تحقيق: عبد المجيد حسبيب القيسي، وزارة التراث القومي والثقافة، (سلطنة عمان،بلا ت)، ص26؛ سعيد عبد الفتاح عاشور: تاريخ أهل عمان، وزارة التراث القومي والثقافي ، (سلطنة عمان، 1400هـ/1980م)، ص25.

مسكنهم الجديد اعتزازاً به، وفي زمان السيطرة الفارسية الأخمينية، كانت عمان تعرف بـ (مزونا).[1]

وكان سكان عمان في الفترة القريبة من ظهور الاسلام معظمهم من عرب اليمن، وبالاخص من بني الحارث بن كعب وكان يسكن الى جانبهم قوم من قضاعة وبني عبس، وكان يسكن الى جوارهم مجموعة من الفرس الذين استقدمهم الساسانيون أو استوطنوا هذه النواحي.[2]

وبالرغم من خضوع عمان الى هيمنة الفرس ومحاولتهم تغيير واقعها السياسي والاجتماعي من خلال توطين الفرس فيها، إلا أنهم لم يفلحوا في ذلك، وظل حكم عمان بيد العرب حتى ظهور الاسلام.

وقد أشار بعض الباحثين الى ان عرب عمان كانوا قد اعتنقوا المزدكية تأثراً بالفرس [3] ، الا أننا نرى أن ذلك لا يوافق ما جُبل عليه العرب من التقيد بالاعراف والتقاليد الاجتماعية السائدة في مجتمعهم آنذاك، والتي تتعارض مع تعاليم المزدكية التي لم يكتب لها النجاح في موطنها الاصل. [4]

وذكر ايضاً ان عمان كانت قد خضعت لسلطة ملك يعرف في المصادر الكلاسيكية (goqes) ولعله تحريف لأسم قيس وكان هذا الملك يلقب بملك اللبان ولربما كانت عمان تابعة لسلطته، [5] التي اتسعت في تلك الحقبة لتشمل السواحل

---

(1) سالم بن حمود بن شامس السيابي: عمان عبر التاريخ ، وزارة التراث القومي والثقافة، (سلطنة عمان، 1986م)، ج1، ص47.

(2) البلاذري: فتوح البلدان، ص89؛ الازكوي: المصدر السابق، ص26.

(3) حوراني: المصدر السابق، ص107.

(4) ينظر عن المزدكية ابو الفتح محمد بن عبد الكريم الشهرستاني: (ت:548هـ/ 1153م)، الملل والنحل، بهامش كتاب الفصل في الملل والاهواء والنحل لابن حزم الاندلسي، ط1، دار الندوة الجديدة، (بيروت، 1317هـ)، ص136 وما بعدها.

(5) The Periplus. Ch.27, p.32.

بيرين: اكتشاف جزيرة العرب، ص36.

العربية الجنوبية وسواحل عمان، إذ كانت تجارة اللبان في هذا العصر رائجة، وربما كانت عمان احدى مراكز تصدير اللبان الذي يؤتى به من مناطق حضرموت وسواحلها، وكانت عمان قد خضعت لسيطرة البارثيين [1] ، الذين هيمنوا على جهات الشرق بعد قضائهم على السلوقيين[2] ، ولكن هذه السيطرة كانت مرتبطة بقوة وضعف الملوك البارثين، ففي فترات حكم الملوك الضعفاء تتحرر تجارة هذه المدن من القيود التي يفرضها الملوك البارثيين. [3]

وفي عهد الساسانيين الذين خلفوا البارثيين في حكم بلاد ايران والذين تطلعوا إلى السيطرة على سواحل الخليج العربي، وهمو بالاستيلاء على موانئها التجارية لما لها من أهمية تجارية في ذلك الوقت، وقد نجح اردشير الاول، وكما ذكرنا آنفاً في السيطرة على السواحل الشرقية لشبه جزيرة العرب، وبذلك اصبحت سواحل الخليج العربي خاضعة لنفوذ الدولة الساسانية، واصبحت الموانئ والمدن الساحلية العربية في هذه المنطقة تعمل تحت مظلة الحكم الساساني .[4]

ومع ذلك فأن الفرس ربما تركوا الحكم المباشر في هذه النواحي بيد الزعماء العرب لقاء الالتزام بضمان مصالح الفرس في هذه المنطقة، وكان ملوك الحيرة من بني تنوخ ينوبون عن ملوك الفرس في ادارة هذه النواحي[5] ، ويستدل من كتابات عثر عليها تعود لعصر الملك الحميري شمر يرعش في القرن الثالث الميلادي[6] ، ان ساحل الجزيرة العربية الشرقي كان خاضعاً لملوك الحيرة التابعين سياسياً للساسانيين، ويبدو أن ذلك الوضع استمر حتى ظهور الاسلام فقد كانت موانئ

---

(1) ينظر حوراني: المصدر السابق، ص50؛ بيرين: اكتشاف جزيرة العرب ، ص36.

(2) البكر: دراسات، ص1-4.

(3) تاريخ عمان البحري: ص93.

(4) اوليري: المصدر السابق، ص162-199.

(5) جواد علي: المفصل، ج2، ص149.

(6) محمد أبن جليل الطبري: (ت 310هـ/ 922م)، تاريخ الرسل والملوك، ط4، تحقيق: محمد ابو الفضل إبراهيم، 1969، ج1، ص610.

واسواق هذه السواحل، وفي تلك الحقبة كانت الجزية تدفع لملوك الحيرة [1] ، الذين عينوا بدورهم من ينوب عنهم في حكم هذه المدن والموانئ وجمع الضرائب من اسواقها.

وهكذا نجد ان المنطقة الشرقية من بلاد العرب شهدت قيام عدد من الموانئ والمدن المهمة على السواحل والتي تميزت بنظامها السياسي والاقتصادي عن باقي المناطق الساحلية في شبه جزيرة العرب حيث ظهر فيها ما يشبه نظام دويلات المدن، وقد بينا سبب ظهور ذلك النظام، فكان في كل مدينة نظام سياسي قائم على تولي احد زعماء القبائل المتنفذة لادارة شؤون المدينة سياسياً واقتصادياً ويشرف على ادارة العلاقات مع المدن والدول التي يتصلون معها تجارياً إذ كانت التجارة في تلك الفترة اهم سبل الاتصال بين الامم والشعوب.

وكان يوجد على ساحل الخليج العربي المحاذي لشبه جزيرة العرب العديد من الموانئ والمرافئ التي تمثل المنافذ البحرية والتجارية للمدن والامارات التي التي سبق ذكرها.

أ- موانئ شمال الخليج العربي:

- ميناء خاركس Charakes

موقع الميناء ونشاطه التجاري:

يقع هذا الميناء عند رأس الخليج العربي الشمالي على موضع عند التقاء شط العرب بنهر الكارون[2] ، ويعرف هذا الموضع اليوم بخليج البصرة ويقع على يمين هذا الميناء نهر دجلة[3] ، (ينظر خارطة رقم 2).

---

(1) حتي: مطول، ج1، ص107-108.

(2) البكر: دراسات، ص413. حوراني، المصدر السابق، ص46.

(3) جواد علي: المفصل، ج1، ص69.

عرفت مدينة خاراكس بعدة اسماء منها (كرخا) و(كرخ ميسان) ويعتقد انها المحمرة حالياً. [1]

وقد أنشأها الاغريق أول مرة في عهد الاسكندر المقدوني في حدود منتصف القرن الرابع ق.م الذي اسكنها اتباعه وجنوده ومواطني المدينة الملكية ودعيت بالاسكندرية نسبة أليه[2] ، ولعل الموقع الذي اختاره الاسكندر لانشاء هذه المدينة جاء متوافقاً مع ما يطمع اليه الاسكندر، فهذا الموقع يمتاز بعدة مميزات جيدة فمن ناحية الشمال والغرب كانت تقصد هذا الميناء السفن المحملة من بابل وبلاد الشام عبر نهري دجلة والفرات، فمن الشرق كانت تأتي تجارات آسيا الوسطى عبر طريق الحرير المشهور بطريق سمرقند، وكذلك من الشمال الشرقي تأتي التجارات عبر نهر الكارون ومن الجنوب كانت خاراكس تتصل بالخليج العربي وموانئه المشهورة آنذاك، فأن الاسكندر أراد ان ترسو سفن الهند والصين ومصر وافريقيا في هذا الميناء[3] ، لتجلب تجارات الشرق وافريقيا الثمينة التي كان اليونانيون على ما يبدو شغوفين بها آنذاك، ولاسيّما الاسكندر نفسه، غير أن الاسكندر لم يهنأ فسرعان ما وافاه الاجل قبل ان يحقق حلمه، فتعرضت خاراكس بعده للإهمال وخربت مرات عدة بسبب الفيضانات المتكررة لنهر الكارون. [4]

وفي عهد انطيوخس الأول بناها السلوقيون، وقد اظهر هذا الملك على ما يذكر بليني، اهتماماً بالتجارة البحرية في الخليج العربي، وبالاخص بالطرق التجارية لسواحل الهند، إذ كان هذا الملك يجهز الحملات البحرية بنفسه لتأمين الطريق الملاحي الى الهند من القرصنة البحرية، وكان الهدف من أعادة بناء خاراكس هو منافسة تجارة الجرهائيين الذين كانوا مركز الاستقطاب التجاري في الخليج العربي

---

(1) حوراني: المصدر نفسه، ص46؛ جواد علي: المفصل، ج1، ص69.

(2) حوراني: المصدر السابق، ص46؛ جواد علي: المفصل، ج2، ص11.

(3) البكر: دراسات، ص401؛ جواد علي: ج2، ص13.

(4) البكر، دراسات، ص413.

آنذاك، غير ان خاراكس لم تحقق ما اراده السلوقيون من منافسة الجرهائيين[1] ، وبعد زوال حكم السلوقيين تعرضت خاراكس للخراب مرة أخرى بسبب الفيضانات ايضاً، فاعاد بنائها أحد ملوك العرب المجاورين في حدود القرن الثاني ق. م، على حد قول بليني وهذا الملك كما ورد اسمه في المصادر الكلاسيكية (سباسينس)، وبنى لها سداً لحمايتها من الفيضانات وأسماها بأسمه [2] ، واطلق عليها بعضهم اسم دولة (ميسان العربية) التي عرفت بنشاطها التجاري الواسع، لاسيّما بعد ضعف قوة السلوقين، إذ كانت ميسان في العصر الروماني تسيطر على التجارة في شمال الخليج العربي، ولذلك قامت صلات بينها وبين الرومان، كما قامت بينها وبين الانباط ومن بعهدم التدمريين علاقات تجارية من خلال الطرق البرية التي ربطت مدينة خاراكس مع كل من البتراء وتدمر، وقد ذُكر أن فيها جاليات من اليونان والتدمريون والانباط والرومان[3] ، وربما كانت مهمتها ادارة المصالح التجارية لتلك الدول والمدن.

كانت هذه المدينة وميناها تتمتع باستقلال ذاتي في عهد البارثيين، إذ كانت تجارة الخليج العربي طوال عهد الرومان في ايدي مدن صغيرة تقوم بدور الوسطاء ويشغل العرب فيها مركزاً مرموقاً وهذه المدن هي خاراكس والابلة وتدمر الصحراوية. [4]

وقد اشار بليني، الى ان خاراكس كانت في عصره (23–79 ق.م) مدينة في بلاد العرب تقع على حدود بارثيا، وقد خضعت على ما يبدو من إشارته إلى سيطرة ملك الرومان تراجان الذي عين عليها أميراً عربياً [5] ، مما يدل على ان العرب كانوا يمثلون معظم سكانها في هذه الحقبة ولهذا كان من حقهم حكمها وكانت هذه المدينة قد استمرت حتى عهد الساسانيين، إذ اصبحت فيما بعد خاضعة لحكمهم المباشر،

---

(1) م.ن، ص399.

(2) حوراني: المصدر السابق، ص52.

(3) البكر: دراسات، ص413؛ سعيد الاحمد، المصدر السابق، ص200.

(4) حوراني: المصدر السابق، ص45.

(5) جواد علي: المفصل، ج2، ص13.

[1] وظلت تدار من قبلهم حتى قدوم العرب المسلمين في منتصف القرن السابع الميلادي، حيث دخلت ضمن حدود الدولة العربية الإسلامية.

الأهمية الاقتصادية لميناء خاراكس:

تتمثل الاهمية الاقتصادية لهذا الميناء في كونه ميناءاً تجارياً مهماً في الحافة الشمالية للخليج العربي، إذ كان في عهد الاسكندر وخلفاءه وفي عهد الاشكانيين يستقبل السفن الوافدة اليها من الهند والصين وافريقيا ومصر، وكان يتم تصدير البضائع الواردة اليه من هذه السفن عبر الفرات والكارون وعبر الطرق البرية الى اسواق الشمال ولاسيّما اسواق بلاد الشام وحوض البحر الابيض المتوسط. [2]

كما كانت خاراكس سوقاً للبضائع والسلع القادمة براً عبر ايران والسلع القادمة من بلاد الشام عبر نهر الفرات[3] ، ويبدو ان اتساع النشاط التجاري في هذا الميناء جعل ملوكها يفكرون في انشاء ميناء آخر بالقرب منه لاستيعاب تلك الحركة المتزايدة، فأنشئوا ميناء آخر على نهر الفرات عرف بـ(فرات) [4] ولعل المقصود بهذا الميناء موضع ميناء تريدون البابلي الذي ربما كان مهملاً فأعيد ترميمه في هذا العهد، ولربما كانت وظيفته استقبال السفن القادمة من بلاد الشام عبر الفرات وتحميلها ببضائع الشرق التي كانت تفرغ في ميناء خاراكس ثم تنقل براً الى ميناء فرات، وكانت النصوص التدمرية قد ذكرت مدينة باسم فرات وهي من المدن التجارية التي كان التدمريون يتاجرون معها وتقع على مصب نهر الفرات السفلي وعلى بعد (12) ميلاً الى الجنوب من خاراكس ويذكر بليني: "ان مدينة فرات تابعة لملك ميسان". [5]

---

(1) حوراني: المصدر السابق، ص52.

(2) حوراني: المصدر السابق، ص52؛ جواد علي، المفصل، ج2، ص13.

(3) حوراني: المصدر السابق، ص49؛ طه باقر: تاريخ ايران القديم،

(4) طه باقر: علاقات بلاد الرافدين لجزيرة العرب، ص135؛ سعيد الاحمد: المصدر السابق، ص199.

(5) البكر: دراسات، ص414.

واشتركت خاراكس مع الأبلة التي ظهرت الى جانبها كميناء على حافة الخليج الشمالية في الاتجار مع موانئ الهند واليمن وافريقيا وبلغت سفن تجارها خليج كمبايا في شرق افريقيا. [1]

- ميناء الأُبلة: Apologus

موقع الميناء ونشاطه التجاري:

يقع ميناء الأُبلة على رأس الخليج العربي في الحافة الشمالية منها،[2] وهذا الموقع الجغرافي المميز جعله نقطة مهمة في طريق المواصلات البحرية فكان بمثابة حلقة وصل بين اسواق الشرق واسواق حوض البحر الابيض المتوسط. [3]

وكانت مدينة الأبلة تعرف في المصادر الكلاسيكية (ابولوكس) وفي الكتابات الاكدية (ابولم) [4] .

وميناء الأبلة ميناء قديم يعود تاريخ نشؤه الى عهد البابليين، إذ كان يشكل جزءاً من ارض بابل[5] ، وهو منفذهم البحري على الخليج العربي، إذ كانت الرحلات الرحلات تنطلق منه حول الجزيرة العربية والى سواحل الهند، وكان الاسكندر المقدوني الذي استولى على مدينة بابل قد اهتم بانشاء اسطول بحري فقام باجراء تحسينات في الموانئ المطلة على سواحل الخليج العربي ومنها الأبلة، فقد ذكر انه قام باستئجار الفينقيين للعمل في الملاحة البحرية في الخليج العربي، كما قام ببناء السفن مستفيداً باشجار السرو[6] ، وعمل على تحسين الملاحة في نهر الفرات وكان

---

(1) جواد علي: المفصل، ج2، ص13.

(2) ياقوت: معجم البلدان، ج1، ص432.

(3) حوراني: المصدر السابق، ص27؛ البكر دراسات ، ص413.

(4) جواد علي: المفصل، ج2، ص20.

(5) اوليري: المصدر السابق، ص80.

(6) نيقولا زيادة: الجغرافية والرحلات عند العرب، ص127؛ حوراني، المصدر السابق، ص43.

الاسكندر يهدف من وراء ذلك السيطرة على الطرق التجارية في بحار الشرق والتي كانت بيد العرب[1] ، ولكن ذلك لم يتحقق له ولم يتحقق لخلفائه ايضاً.

ويعتقد صاحب كتاب الطواف ان الأبلة كان ميناءاً تابعاً لمدينة خاراكس في عهد البارثيين وانها ايضاً كانت سوقاً من اسواق بارثيا تصدر الى موانئ الهند حاصلات العراق وبلاد الشام واسيا الصغرى واوربا وتستورد منها اخشاب الصندل والابنوس ومنتجات الهند وسيلان والصين[2] ، كما كانت تصدر الى موانئ اليمن الكثير من اللؤلؤ والارجوان والتمر والذهب والعبيد[3] ، وهناك من يعتقد أيضاً ان الأبلة ميناء (تريدون)[*] السلوقي، في حين يرى آخرون ان الأبلة فقدت أهميتها عند ظهور ميناء تريدون في عهد السلوقيين [4] .

وكان ميناء الأبلة في عهد الساسانيين احد الموانئ المهمة في رأس الخليج العربي[5] ، إذ كانت السفن الساسانية تنطلق في رحلاتها التجارية نحو سواحل الهند

---

(1) الناصري:المصدر السابق ، ص514.

(2) the periplus. Ch. 35. P.36.

حوراني : المصدر السابق، ص47.

(3) the periplus. Ch. 35, p.36.

جواد علي: المفصل، ج2، ص21.

(*) ذكر أن ميناء تريدون كان ميناءاً لمدينة بابل عند مصب الفرات وأول من بناه الملك نبوخذ نصر الثاني (604–561ق.م) في المستنقعات ليقوم بوظيفة المرفأ...، ينظر طه باقر: علاقات بلاد الرافدين لجزيرة العرب ،ج3، ص123.

(4) حوراني: المصدر السابق، ص47.

(5) فيصل السامر: الأصول التاريخية للحضارة العربية والإسلامية في الشرق الاقصى، ط2، دار الشؤون الثقافية العامة، (بغداد، 1986، ص11).

وافريقيا منه، كما كان الساسانيون يجهزون عبره الحملات العسكرية، فمنه أرسل كسرى الجيش الفارسي لمساعدة أهل اليمن في سنة (522م).[1]

ويشير احد الكتاب الكلاسيك بأن هذه الحقبة شهدت ظهور قوة الساسانيين البحرية وسيطرتهم على الطرق التجارية والموانئ البحرية في الخليج العربي واحتكارهم للتجارة القادمة من الصين والهند ويذهب هذا الكاتب ايضاً الى ان اسم الصين كان نفسه فارسي الصبغة وهو (تسينيان)[2] ، ويعتقد ايضاً ان السفن الصينية والهندية كانت ترسو في ميناء الأبلة للتجارة وربما صعدت بعض السفن الهندية الى المدائن عاصمة الساسانيين عبر نهر دجلة والفرات[3] ، ويشكك أحد الباحثين في وصول سفن الصين الى ميناء الأبلة في عهد الساسانيين ويرى أنه ليس في امكاننا القطع بأن السفن الصينية كانت تصل الى ميناء الأبلة، ويعتقد بناءاً على ما اورده بعض كتاب الرومان انه ليست ثمة ما يثبت ان السفن الصينية كانت تقوم برحلات مباشرة الى ارض الجزيرة قبل الإسلام، بل يعتقد أن هذه الرحلات لم تتحقق طوال عدة قرون بعد الاسلام، ويرى ان الفرس هم الذين كانوا يجلبون من هذه البلاد عبر البحر الاحمر ولربما شاركهم في جلبها العرب والهنود.[4]

ويبدو ان اهل الحيرة وهم حلفاء الفرس وكانوا تجاراً مشهورين آنذاك، وربما قصدوا بسفنهم الأبلة على ما يذكر المسعودي، ومنها يبحرون الى سواحل الهند شرقاً والى موانئ البحرين وعدن غرباً، حاملين معهم حاصلات العراق ومنتوجاته الصناعية الى هذه البقاع ويستوردون ما يلزمهم من بضائعها[5] ، غير ان احد

---

[1] ابو حنيفة احمد بن دواد الدينوري: (ت 282هـ/895هـ)، الاخبار الطوال، مطبعة مصطفى البابي الحلبي، (القاهرة، 1960)، ص64.

[2] حوراني: المصدر السابق، ص91.

[3] ابو علي احمد بن عمر بن رستة: الاعلاق النفيسة، طبع بريل (ليدن، 1891م)، ص94.

[4] حوراني: المصدر السابق، ص104.

[5] مروج الذهب: ج1، ص104.

الباحثين يشكك في ان يكون لأهل الحيرة سواحل في البحر وينفي ما تردد ومن ورود سفن في بحر النجف، فلا وجود لهذا البحر في عهد الساسانيين وما ذكره المسعودي يعد ضرباً من الخيال ليس له ما يثبته في ارض الواقع[1] ، ويبدو ان رأي هذا الباحث كان صائباً في ما ذهب اليه.

وكانت الأبلة عندما قدم اليها المسلمون مدينة حصينة وقد اشار الى ذلك المؤرخون العرب والمسلمون، فقد ذكر البلاذري أنها: (فرضة البحرين وعمان والهند والصين)[2]، ووصفها الطبري بأنها : (فرج الهند والسند) [3] ، وانها: (مرفأ السفن من الصين وما دونها)[4] ، واشار اليها الدينوري فقال: (مرفأ سفن البحر من عمان والبحرين وفارس والهند والصين) [5] .

وكانت الأبلة مدينة عامرة بالمنازل وهي اقدم من البصرة تبعد عنها مسافة اربعة فراسخ[6] وسكانها قبل الأسلام كانوا مزيجاً من العرب والفرس وحاكمها فارسي يوليه ملك الساسانيين، وذكر ان ملكها كان يحارب الهند[7] ، مما يدل على وجود قراصنة من الهنود في الخليج العربي.

---

(1) حوراني: المصدر نفسه، ص104.

(2) فتوح البلدان: ص337.

(3) الطبري : تاريخ الرسل والملوك، ج3،ص594.

(4) م.ن، ج3، ص343.

(5) الاخبار الطوال، ص117.

(6) ابو الفرج قدامى بن جعفر الكاتب : (ت327هـ/932م)، نبذة من كتاب الخراج وصنعة الكتابة منشور في نهاية كتاب المسالك والممالك لابن خرداذبة، بريل (ليدن، 1889م)، ص194.

(7) حوراني: المصدر نفسه، ص107؛ الطبري، تاريخ الرسل، ج3، ص343.

مارس سكان الأبلة الزراعية الى جانب عملهم في تجارة البحر وقد ساعدهم في ذلك خصوبة ارضهم ووفرة مياههم، وهذا يتضح من اشارة الاصطخري، بأن الأبلة كانت ارضاً خصبة وفيها منازل عامرة[1] ، ويظهر ان الأبلة كانت تنعم بالاستقرار والامان في الفترة التي قدم اليها المسلمون وهذا ما نستشفه من وصف خالد بن صفوان لها بقوله : (ما رايت ارضاً مثل الأبلة مسافة ولا أغذى نطفة ولا أوطأ مطية ولا أربح لتاجر ولا أخفى لعائذ). [2]

وظلت الأبلة تمثل المكانة نفسها حتى بعد انشاء البصرة وبروزها مركزاً تجارياً كبيراً وذلك لأن السفن الكبيرة لم يكن بمقدورها الدخول الى البصرة لوجود دوامة كبيرة عند مدخل القناة فترسو نتيجة لذلك في الأبلة عند مصب القناة.[3]

---

(1) المسالك والممالك ، ص57.

(2) ياقوت: معجم البلدان، ج1، ص77.

(3) حوراني: المصدر السابق، ص205.

ب-: موانئ ساحل الاحساء:

- ميناء الجرهاء Gerrha

موقع الميناء ونشاطه التجاري:

يقع ميناء الجرهاء على ساحل الاحساء وقد سبق ان اوردنا آراء العلماء في تحديد موقع مدينة الجرهاء، إذ يرى هؤلاء العلماء ان موقع الميناء كان على مقربة من ميناء العقير [1] الذي كان مشهوراً كأحد موانئ البحرين في القرن السادس الميلادي، إذ توجد بالقرب من هذا الميناء خرائب يعتقد أنها اثار موضع ميناء الجرهاء، [2] ويرى احد الباحثين ان مركز الجرها الداخلي مدينة ثاج وميناءها البحري في منطقة (الجُبيل الحالية) خاصة وانه يوجد طريق بين المنطقتين، [3] ويظهر أن موضع وميناء جرها كان يحمل عبر الحقب التاريخية أسماء المدن التي تتولى الزعامة التجارية في ساحل الاحساء. [4]

ولا يعرف تاريخ متى اسس ميناء الجرها الذي حمل اسم المدينة نفسها وكل ما لدينا من معلومات متوافرة تفيد بأن الميناء يرقى الى زمن ظهور امارة الجرهائيين التي ظهرت في ساحل الاحساء، الذي يعود كما يعتقد جلّ العلماء حوالي القرن السابع ق.م، [5] وربما كانت الى جانب هذا الميناء بعض الموانئ الصغيرة والتي لم ترقى في مستوى نشاطها البحري الى مستوى ميناء الجرها كمينائي اكيلا وتاروت. [6]

---

(1) حوراني: المصدر اسابق، ص44؛ البكر، دراسات، ص399.

(2) جواد علي: المفصل ، ج2، ص18؛ البكر، دراسات، ص398.

(3) Groom. Gerrha. Atllal. 6, p.95.

(4) اليزابث : الجزيرة العربية ، ص35؛ البكر : امارة جرها العربية، ص132.

(5) Groom. Gerrha. Atlla. 6. P. 95.

(6) البكر: امارة الجرها، ص133؛ جواد علي: المفصل، ج2، ص20.

تعد مدينة الجرهاء من المدن التاريخية القديمة. وقد حظيت هذه المدينة بأهميتها البحرية والتجارية بوصفها مدينة قريبة من البحر، وكان مينائها يقع على خطوط التجارة البحرية في الخليج العربي آنذاك.

وقد كان لهذا الميناء أهمية أيام أزدهار تجارة الجرهائيين لاسيما في القرن الأول ق.م بعد أن تحولت تجارة العرب لتمر بهذه المدينة التي كان يأتي أليها تجار الشرق من جميع البلاد، وقد ظلت هذه التجارة مزدهرة طيلة القرون الثلاثة بعد الميلاد، وقد اضفى هذا الميناء أهمية على مدينة الجرها خاصة وأنه كان مسؤولاً عن المكانة التجارية التي حظيت بها المدينة في العلاقات الدولية آنذاك وعن ثراء أهلها، [1] ففي هذا الميناء كانت تقف سفن البابليين والآشوريين والهنود والأفارقة ومصر وتفرغ حمولتها وبضائعها الثمينة ليقوم أهل جرها بتصديرها عبر طرق القوافل البرية التي توصلها الى اسواق الداخل أو اسواق البلاد البعيدة عبر البحر مرة أخرى[2] ، وقد اشار ديدروس الصقلي، إلى أن الجرهائيين كانوا يصدرون عبر موانئهم تجارة البخور أيضاً التي كانت من اختصاص موانئ الجنوب العربي وغيرها من اصناف الطيب من جنوب الجزيرة وهو ما يشير إلى أن الجرهائيين كانوا على صلات تجارية مع السبئيين والمعينيين والحضارمة،[3] وقد ظلت تجارة الجرهائيين نشطة حتى تمكن البارثيون من الابحار مباشرة من الخليج العربي إلى الهند وسيلان مما ادى الى اضعاف اقتصاد الجرها بخاصة ومدن الساحل العربي الشرقي عامة[4] ، وقد فقد هذا هذا الميناء اهميته اثر تحول الطرق البحرية عنه إلى موانئ أخرى مثل ميناء خاراكس والأبلة في راس الخليج العربي وهناك اسباب أخرى سبق ان تطرقنا اليها في مواضع سابقة.

- موانئ البحرين

---

(1) Groom. Gerrha. Atlal. 6 (1982) p.98.

(2) جواد علي: ج2، ص40؛ البكر، دراسات، ص385.

(3) بافقيه: تاريخ اليمن القديم، ص190.

(4) جواد علي: المفصل، ج2، ص20.

وظهرت في ساحل الاحساء على ساحل الخليج العربي في أواخر القرن الثالث الميلادي وبداية القرن الرابع الميلادي مدينة تجارية بحرية في اعقاب ضمور تجارة الجرهائيين في هذه النواحي، وهي (البحرين)[1] التي قيل ان اسمها مشتق بسبب وقوعها بين بحرين (بحر الخليج) وبحيرة كانت في الاحساء، [2] وعلى ما يبدو ان سكان البحريين وهم طوائف من تميم وبكر بن وائل وعبد القيس،[3] ولا يُعرف على وجه الدقة زمن استيطانهم في هذا الساحل وعلاقتهم بالجرهائيين، الا ان المصادر تؤشر على انهم لم ينالوا شهرة في عالم التجارة البحرية كالذي ناله الجرهائيون، غير ان ذلك لا يعني انه لم يكن لهم نشاط يذكر في تجارة البحر في القرون التي سبق ظهور الاسلام.

عاود سكان ساحل الاحساء نشاطهم البحري في الخليج العربي في القرن الرابع الميلادي، إذ تفيد المصادر أن عرب البحرين كان لهم نشاطاً بحرياً ظاهراً وربما كانوا من الجرأة عندما قاموا في هذه الفترة بالاغارة على الساحل الفارسي ومهاجمة سواحل الامبراطورية الساسانية عبر الخليج العربي. [4]

ونستنتج من أقوال المؤرخ اللاتيني (أميانوس) ان الحركة التجارية في الساحل البحريني كانت نشطة في أواخر القرن الرابع الميلادي وكانت السفن التجارية تختم رحلتها بعد مغادرتها موانئ البحرين في ميناء تريدون عند مصب نهر الفرات ويبدو ان هذا الميناء السلوقي كان قد استمر نشاطه في العهد الساساني ايضاً. [5]

---

[1] عماد الدين إسماعيل بن عبد الملك الملقب بأبي الفداء (ت733هـ/ 1331م)، تقويم البلدان، اعتنى بتصحيحه وطبعه: رينود والبارون ماك كوكين وديسلان، دار الطباعة السلطانية، باريس 1840م، ص99.

[2] البلاذري، فتوح البلدان، ص89.

[3] Groom. Gerrha, Atlal.6, p.97.

[4] البلاذري: فتوح البلدان، ص89؛ صفي الدين عبد المؤمن بن عبد الحق البغدادي: مراصد الاطلاع في اسماء الامكنة والبقاع، الطبعة الأولى، تحقيق : محمد علي البجاوي، دار المعرفة، (بيروت، 1373هـ/1954م)، ج1، ص167.

[5] حوراني: المصدر السابق، ص49.

المكانة الاقتصادية لموانئ البحرين قبل الاسلام:

كانت البحرين قد اصبحت في القرن السادس الميلادي مركزاً تجارياً مهماً وقد ازدهرت التجارة في موانئها في بداية القرن السابع الميلادي في اثناء فترة الصراع الفارسي – البيزنطي،[1] إذ كانت السفن الهندية تفضل القاء حمولتها في موانئ البحرين ليتم تصديرها عبر تجار الحجاز الذين كانوا يعملون كتجار وسطاء في نقل التجارة من سواحل البحرين وموانئها إلى اسواق غزة على ساحل البحر المتوسط. [2]

وكان نشاط البحرين التجاري لا يقل شأناً عن نشاط جارتها عمان خاصة وأنها شكلت معها مناطق خزن وتوزيع بضائع الشرق إلى اسواق العرب الداخلية واسواق بلاد الشام عبر الطريق البحري، وكان لطول الساحل البحري الممتد من شط العرب حتى عمان اثر في تبوأها مكانة تجارية في البحر واتساع علاقاتها مع البلاد الأخرى، [3] إذ نشأ على طول امتداد ساحلها الطويل نسبياً عدداً من الموانئ البحرية منها (دارين والقطيف والعقير) [4]، ويعتقد الباحثون ان هذه الموانئ اقيمت عند مواضع موانئ مدينة الجرها[5] ، مما يعني ان هذه الموانئ تعد استمراراً لتلك الموانئ الموانئ التي كانت قد فقدت اهميتها في القرن الثالث الميلادي وقد شكلت هذه الموانئ الثلاثة منافذ تجارية على سواحل البحرين، لاسيّما في الفترة القريبة من ظهور الاسلام، على ان أهم هذه الموانئ كان ميناء دارين، وهو فرضة البحرين على البحر على حد قول ياقوت الحموي [6] ، وأحد موانئ البحرين المهمة على ساحل

---

[1] عبد الرحمن عبد الكريم العاني: البحرين في العصور الاسلامية الأولى ، دار الحرية للطباعة ، (بغداد، 1977م)، ص130.

[2] أوليري: المصدر السابق، ص200.

[3] the economic. Activity of Bahrain and Oman. P.86.

[4] صالح أحمد العلي: محاضرات في تاريخ العرب، معجم الارشاد، (بغداد، 1968)، ص38.

[5] جواد علي: المفصل، ج2، ص18.

[6] معجم البلدان: ج2، ص432.

الخليج العربي، وقد شهد هذا الميناء نشاطاً كبيراً في حركة السفن التجارية الوافدة اليه والمنطلقة منه الى سواحل الهند وافريقيا والعراق.

وهذا الميناء كان معروفاً من قبل تجار البحر وهو على ما يبدو قد نال شهرة واسعة في عالم التجارة البحرية قبل الاسلام، وهذه المكانة التي حظي بها كانت نتيجة حذق اهل دارين في مجال تجارة البحر وكفايتهم في حسن ادارة العلاقات التجارية مع التجار الوافدين الى مينائهم، فقد ذُكر، أن سكان دارين كانوا تجاراً مرموقين وذو مستوى رفيع من العمل التجاري [1] ، الامر الذي رفع من شأن هذا الميناء بين موانئ ساحل الخليج العربي فقد ذكر، أن سفن الهند وافريقيا كانت تقصد هذا الميناء وتلقي بحمولتها ليقوم تجار البحرين بتصديرها الى اسواق العراق وبلاد الشام واليمن عبر الطريق البري الذي يربط البحرين عبر الصحراء مع تلك البلاد [2] ، بينما تشحن هذه السفن على ما يظهر بمعدن اللؤلؤ اشهر وأنفس المعادن المستخرجة من سواحل الخليج آنذاك[3] ، وبالإضافة الى تجارة اللؤلؤ، فقد ذكر ياقوت ان اهل البحرين كانوا يتاجرون بالمسك ايضاً، الذي كان يؤتى به من الهند. [4]

ويرى الدكتور صالح العلي ان سفن الهند التي كانت تقصد موانئ البحرين وتفضل القاء حمولتها فيها لتنقل بعد ذلك إلى أسواق العراق وبلاد الشام بطريق البر وهذا الطريق اقصر وافضل من استمرار السفن بالرحلة في البحر العربي والبحر الاحمر الى ميناء العقبة، الذي هو اطول واكثر خطراً من الطريق الاول لما فيه من

---

(1) البكر: دراسات، ص538.

(2) العلي: محاضرات في تاريخ العرب، ص36.

(3) ابو عبد الله محمد بن الشريف الادريسي: (ت 560هـ)، نزهت المشتاق في اختراق الافاق، تحقيق: جيرولي وآخرون، (بريل، 1970م)، ص63؛ ابو اسعد احمد: ادب الرحلات وتطوره في الأدب العربي، ط1، (بيروت، 1961م)، ص85.

(4) معجم البلدان: ج2، ص432.

خطر الشعاب المرجانية التي تكثر في سواحل البحر الاحمر، [1] (ينظر خارطة رقم 1).

والى جانب ميناء دارين، فقد اشتهر في القرن السادس الميلادي ميناء العقير وهو على ما يبدو من اقوال الباحثين، يقع عند موضع ميناء الجرها القديم.[2]

كان العقير ميناء مدينة هجر البحرين [3] ، وكانت هجر على ما يذكر المؤرخون قاعدة البحرين واهم مدنها في القرن السادس الميلادي، وقد عُرفت مكانتها الاقتصادية [4] المميزة منذ القدم حتى اطلق اسمها على جميع جزر البحرين[5] ، فقد ذكر الهمداني(ت334هـ)، ان هجر كانت نفسها سوق دائمة لبني محارب من عبد القيس المضرية والقبائل المحيطة بها، [6] وكان ميناء العقير منفذاً بحرياً لأهل هجر هجر يتصلون من خلاله مع تجار البحر من الصين والهند وفارس وافريقيا،[7] وكان وكان من نتيجة ذلك الاتصال البحري التجاري ان اصبحت اسواق هجر غنية بما يعرض فيها من اصناف البضائع، وهذا ما يتضح أيضاً مما أشار أليه ابن حبيب (ت245ه) بقوله: "كان التجار يأتون الى هجر عبر البحر"،[8] وكانت تنعقد بالقرب بالقرب من الموانئ البحرينية اسواق مهمة لها شهرة واسعة في بلاد العرب آنذاك وهي احدى اسواق العرب الموسمية وهذه السوق هي سوق المشقر التي كانت تنعقد

---

(1) محاضرات في تاريخ العرب، ص36.

(2) البكر: دراسات ، ص538.

(3) ياقوت: معجم البلدان، ج4، ص138.

(4) م.ن، ج2، ص198.

(5) البكري : معجم ما استعجم ، ج4، ص1346.

(6) الصفة: ص249.

(7) ياقوت: معجم البلدان، ج4، ص138؛ البكر: دراسات، ص378.

(8) ابو جعفر محمد بن حبيب: (ت 225هـ/ 859م) المحبر، اعتنى بتصحيحه الدكتور ايلزة شتيتر، دار المعارف العثمانية، (الهند، 1361هـ/ 1942م) ص265.

في حصن بأرض البحرين وهو موضع السوق [1] في الاول من جمادي الآخرة الى آخر الشهر، [2] وكانت هذه السوق تشهد حضوراً دولياً لقربها من ساحل البحر وكانت الفرس تبعث اليها عبر البحر اصناف من تجارتها حيث أن أمر هذه السوق في بني المنذر بن ساوي وهم حكام البحرين قبل الاسلام. [3]

ج-: موانئ الساحل العماني:

- ميناء مسقط

موقع الميناء ونشاطه التجاري:

يقع هذا الميناء في جنوب ساحل عمان جنوب الخليج العربي [4] ، (ينظر خارطة رقم 2) ، ويعني اسمه الميناء الخفي وذلك لأن الصخور تفصل بينه وبين البحر، وليس هناك من يستطيع تحديد زمن تأسيس هذا الميناء الذي ورد ذكره عند بليني ولم يرد ذكره عند صاحب كتاب الطواف، ويبدو انه كان ميناءاً تجارياً على ساحل عمان [5] تقصده السفن في القرن الثاني ق.م[6] ، وربما استمرت مكانته التجارية البحرية فيما بعد، إذ اشار اليه بطليموس، وهو الميناء الوحيد الذي ذكره في ساحل عمان وقد خلط البعض بينه وبين ميناء ظفار الحميري الذي كان هو الآخر مزدهراً في القرن الخامس الميلادي [7].

---

(1) ابو عبد الله بن محمد بن عبد الله بن عبد المنعم الحميري (ت 727هـ 1327م). الروض المعطار في خبر الاقطار، تحقيق: احسان عباس ، (بيروت، 1984م)، ص560.

(2) ابن حبيب: المحبر، ص265.

(3) البلاذري: فتوح البلدان، ص95؛ ابو الفرج علي بن الحسين بن محمد القرشي الاصفهاني (ت356هـ/ 966م) الاغاني، ط5، تحقيق: ابراهيم الابياري، مطبعة الشعب، (القاهرة، 1392هـ/ 1974م)، ج25، ص7860.

(4) ياقوت: مجعم البلدان ، ج5، ص127.

(5) م.ن، ج5، ص127.

(6) البكر: دراسات، ص412.

(7) تاريخ عمان البحري، ص87.

ويبدو من هذه المعلومات الواردة عن هذا الميناء كان يعمل في عهد البارثيين والسلوقيين[1] ، ولم يكن هذا الميناء من الأهمية في فترة ظهور ميناء صحار العماني قبل الاسلام الذي كان الميناء الرئيس لمدينة عمان. وربما امتد نشاطه الى القرون الاولى بعد الميلاد وعلى الاغلب فأن سكانه كانوا من الذين استوطنوا في مناطق الساحل العماني وهم من الأزد وكانوا يزاولون العمل الملاحي والتجاري في هذا الميناء ومن المرجح ان هذا الميناء كان يتصل بعلاقات مع موانئ الساحل الجنوبي لاسيما ميناء ظفار في عهد الحضارمة والحميريين وفي العهد الساساني وحيث اصبحت سواحل الخليج تحت نفوذ الساسانيين خضع هذا الميناء إلى سلطتهم ونفوذهم واستقرت أحواله حتى ظهور الاسلام . [2]

- ميناء قلهات

موقع الميناء ونشاطه التجاري:

احد الموانئ الواقعة على ساحل عمان [3] (ينظر خارطة رقم 2)، وقد اشار اليه بليني فقال، انه يعد نقطة لانطلاق السفن المتجهة للهند وهي ايضاً مركز تجاري تابع لجماعة السبئيين الذين كانوا يمتلكون عدد من الموانئ والجزر[4] ، وربما يقصد جزر (Calha) التي ذكرها صاحب كتاب الطواف ومعظم هؤلاء السكان كانوا من سكان الخيام.

كان هذا الميناء خاضعاً للسيطرة الساسانية قبل قدوم عرب اليمن في عهد مالك بن فهم الحميري ، الذي استطاع نزول السواحل العمانية وطرد الفرس منها[5] ، ، ويعد ميناء قلهات على حد قول ياقوت فرضة عمان على ساحل البحر ترفأ أليه

---

(1) وندل فيلبس: تاريخ عمان، ترجمة: محمد امين عبد الله، نشر وزارة التراث والثقافة، سلطنة عمان، 1994، ص47.

(2) الازكوي، المصدر السابق، ص33.

(3) ياقوت: معجم البلدان، ج4، ص393.

(4) م.ن، ص20؛ تاريخ عمان البحري، ص15.

(5) الازكوي: المصدر السابق، ص26.

سفن الهند [1] ، وكان يقام بالقرب منه سوقاً تجارياً تعرض فيه بضائع البحر التي كانت تأتي بها السفن [2] ، ومع ذلك فلم نجد ما يشير إلى أن هذا الميناء كان يشهد نشاطاً تجارياً واسعاً مما يشير إلى أنه قد اصبح في عهد بروز مينائي صحار ودبا عبارة عن محطة للتموين في طريق السفن الذاهبة إلى الهند ومحدودية نشاطه وتحول الطريق البحري عنه كان السبب في اختفاءه في المراحل اللاحقة.

- ميناء دبا

موقع الميناء ونشاطه التجاري:

كانت مدينة دبا وميناءها البحري تقع الى الشمال من مدينة صحار بين عمان والبحرين [3] وعلى الرغم من ان المصادر اليونانية والرومانية لم تذكر هذه المدينة وميناءها الا اننا نجد ذكراً لها في المصادر العربية والاسلامية، غير أن من المتعذر التثبت من تاريخ نشوئها، قال عنها الاصمعي(ت216هـ): (دبا مدينة قديمة بعمان مشهورة ولها ذكر في ايام العرب واخبارها واشعارها وكانت قصبة عمان) [4] .

وقال عنها ابن حبيب ايضاً ما نصه: (أحدى فرضتي العرب ويأتيها تجار السند والهند والصين والمشرق والمغرب) [5] وربما قصد ابن حبيب بالفرضة الاخرى صحار الميناء الثاني المنافس لها – وقال ابن عبد الحق البغدادي (ت727هـ): "دبا مدينة عظيمة ومشهورة بعمان كانت قصبتها" [6] .

المكانة الاقتصادية لميناء دبا:

يتضح مما ذكره المؤرخون ان دبا كانت ميناء تجارياً مهماً قبل الإسلام وهي من الموانئ البحرية القديمة في ساحل عمان وكان معروفاً لدى تجار البحر الذين

---

(1) معجم البلدان، ج4، ص393.

(2) السيابي: عمان عبر التاريخ، ص86.

(3) الحميري : المصدر السابق، ص232.

(4) ياقوت، معجم البلدان، ج2، ص435.

(5) المحبر: ص265.

(6) البغدادي: المصدر السابق، ج2، ص511.

كانوا يقصدون موانئ الخليج العربي، فقد كان منفذ أهل عمان البحري قبل ان يظهر ميناء صحار وينافسه، وكانت ترسوا فيه السفن المختلفة وتصدر منه منتوجات العمانيين ومنتجات الجزيرة العربية. [1]

وكان ينعقد في دبا سوق من اسواق العرب الموسمية كل عام في آخر يوم من رجب [2] ، وتستمر خمسة عشر يوماً [3] ، وقد ذُكر ان هذه السوق كانت تشهد نشاطاً دولياً لقربها من البحر وترد اليها سفن التجار الاجانب، وقد وصفها الطبري: "بأنها السوق العظمى"[4] ، مما يشير الى عظمة ما يعرض فيها من اصناف البضائع العالمية آنذاك، كالطيوب الهندية والحرير الصيني والعاج الافريقي واللبان الحرضمي وكان التجار في هذه السوق على ما يذكر المرزوقي (ت421هـ) بقوله: "يشترون بها بيوع العرب والبحر" [5] .

اخذت المكانة التجارية البحرية لدبا تضعف اثر ظهور ميناء صحار كمنافس لها وتحول الثقل التجاري لصالح اهل صحار، لاسيّما في القرنين الخامس والسادس الميلاديين، ويبدو انها لم تقاوم النشاط المتزايد لأهل صحار الذين استفادوا من موقع مينائهم المميز في اقصى الحافة الجنوبية الشرقية للخليج العربي عند مفترق الطرق حيث دخول وخروج السفن الى سواحل اليمن وأفريقيا وبالعكس، قد جعلها نقطة توقف افضل من دبا التي كانت تقع الى الشمال منها اضافة الى ما عرف عن اهل صحار من مهارة في مجال تجارة البحر وحسن ادارتهم العلاقات مع تجار السفن الوافدة إلى مينائهم، ولا نستبعد أن يكون عامل المنافسة من قبل العمانيين مع موانئ حضرموت

---

(1) البكر: دراسات، ص382.

(2) ابن حبيب: المحبر، ص265.

(3) ابو علي احمد بن محمد بن الحسن المرزوقي: (ت 421هـ/ 1030م) ،الازمنة والامكنة، مطبعة مجلس دائرة المعارف العثمانية، حيدر آباد، الهند، 1983، ج2، ص163.

(4) تاريخ الرسل والملوك : ج3، ص310.

(5) الأزمنة والامكنة: ج2، ص163.

ولاسيما ميناء الشحر وظفار واجتذاب السفن التي تسير في المحيط الهندي كان السبب في اختيار موقع ميناء صحار في هذا المكان. [1]

وكان سكان ميناء دبا قبل الاسلام وجلهم من بطون قبيلة الازد اليمانية واكثرهم من بني العتيك بن عمران بن عمر مزيقيا، [2] والحكم في هذا المدينة وميناءها كان في آل الجلندي ابن المستكبر وهم حكام جميع مدن الساحل العماني قبل الاسلام. [3]

- ميناء صحار (عمانا):

موقع الميناء ونشاطه التجاري:

يقع ميناء صحار على ساحل عمان الجنوبي عند ملتقى الطرق البحرية بين جنوب الجزيرة وشرقها، (ينظر خارطة رقم 2)، وكان موضعه على الساحل محاطاً بالبحر من جهة وبالنهر الذي تنزل اليه المياه من الجبال التي تشرف عليه من جهة اخرى[4] ، عرف هذا الميناء في المصادر الكلاسيكية بميناء (عمانا) وكان صاحب كتاب الطواف يعده على ساحل كرمينيا على ساحل فارس[5] ، غير ان كلازر في مؤلفه صحار عبر التاريخ قال ما نصه: "صحار هي عمانا"، ويرى أن (عمانا) كانت في مكان ما على ساحل القراصنة الممتد شمالاً حتى غور رأس الخيمة أو بين ذلك الساحل وشبه جزيرة قطر . [6]

---

(1) البستاني: دائرة المعارف، مادة دبا.

(2) ابو محمد علي بن احمد بن سعيد بن حزم الاندلسي: (ت 456هـ/ 1063م)، جمهرة انساب العرب، تحقيق: عبد السلام محمد هارون، دار المعارف ، مصر ، 1382هـ/1962م، ص448، البستاني، دائرة المعارف، مادة دبا.

(3) ابن حبيب، المصدر السابق، ص265؛ الأزكوي : المصدر السابق، ص13.

(4) ابو الحسن علي بن موسى بن سعيد المغربي، كتاب الجغرافيا، الطبعة الاولى ، تحقيق: اسماعيل العربي، (بيروت، 1970م)، ص118.

(5) the prriplus. Ch. 36, p.36.

(6) حوراني، المصدر السابق، ص29.

وكان موقع الميناء الجغرافي المميز سبباً في تبوء مكانة تجارية وبحرية منذ نشوئه كونه يعدّ نقطة مهمة تتوقف عندها السفن الداخلة والخارجة في بحر العرب للتزود بما تحتاجه من الماء والزاد من هذا الميناء، إذ شكلت الاخوار التي تجري بالماء العذب من الداخل الى الساحل المصدر الرئيس للماء العذب الذي تعتمد عليه مدينة صحار من احتياجات سكانها وكذلك في تزويد السفن القادمة اليها بما تحتاج اليه. [1]

ليس هناك تاريخ دقيق ايضاً عن الزمن الذي اسس فيه هذا الميناء، ولكن اذا اخذنا برأي تسمية صحار نسبة إلى صحار بن ارم [2] ، فأن ذلك يعطيه صفة القدم. ولا ريب أنه من موانئ ساحل عمان القديمة، وربما كان للكلدانيين دور في تأسيس هذا الميناء اثناء استيطانهم سواحل عمان وسواحل الاحساء، إذ كانوا تجاراً في منطقة الخليج العربي. وقد تضمنت المدونات العراقية القديمة اخباراً عن اتصال السومريين بموانئ عمان والمتاجرة معها، وأن السومريين كانوا يجلبون النحاس والخشب من تلك السواحل وقد ايدت الاثار وجود معدن النحاس في الجبل الأخضر في منطقة عمان[3] ، الا ان الصورة تتضح اكثر عن نشاط هذا الميناء في القرون التي تلت الميلاد، وقد ذكر صاحب كتاب الطواف الطواف ان ميناء (عمانا) صحار كان في القرن الاول الميلادي يشهد حركة تجارية مستمرة خاصة مع المناطق المجاورة له مثل ساحل كرمينيا وموانئ الهند الشمالية الغربية والجنوبية الغربية[4] ، ويبدو ان ميناء صحار كان خاضعاً في هذه الحقبة لسلطة السبئيين الذين ذكر ان نشاطهم التجاري قد امتد في هذه الفترة ليشمل هذه المنطقة وقد امتلكوا الكثير من الجزر والمراكز التجارية في ساحل عمان وهو ما ذكرناه آنفاً، وأن ساحل عمان كان

---

(1) نعيم زكي فهمي: طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب أواخر العصور الوسطى، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، 1973م، ص165.

(2) شمس الدين ابو عبد الله محمد بن طالب الانصاري الدمشقي: (ت 767هـ/ 1365م) نخبة الدهر في عجائب البر والبحر، طبع (بطرزبوك ، 1281هـ/ 1865م)، ص218.

(3) جواد علي : المفصل ، ج1، ص565.

(4) the periplus. Ch. 36, p.36.

يخضع في هذه الحقبة الى سلطة (ملك اللبان) الذي ربما كان مركز حكمه في حضرموت ويظهر نشاط ميناء صحار بجلاء بعد الميلاد لاسيّما في القرنين الخامس والسادس الميلادي وقد تحدثت المصادر العربية والاسلامية عن ذلك النشاط.

كان سكان مدينة صحار قبل الاسلام من عرب الازد ايضاً يعرفون بالمعاول. وكانوا يعيشون في داخل المدينة وحولها، [1] وكانت السلطة في مدينة صحار ومينائها بيد ال الجلندي بن المستكبر الذين كانوا يعينون من ينوب عنهم للإشراف على نشاط الميناء وسوقه التجاري. [2]

المكانة الاقتصادية لميناء صحار:

تظهر مكانة ميناء صحار الاقتصادية في موقعه البحري المميز الذي جعله ملتقى الطرق البحرية، فاصبحت صحار وفق ذلك مركزاً دولياً للتبادل التجاري ونتيجة ذلك اصبحت سفن الصين والهند وافريقيا ترسوا في مينائها حاملة اصناف التجارات العالمية من مختلف المناشئ لتعرضها في اسواقها ذات الطابع الدولي،[3] ودون شك فأن للموقع البحري لمدينة صحار كان قد ساهم إلى حد كبير في نمو وازدهار اسواقها التجارية بسبب كثرة اختلاط التجار الأجانب القادمين أليها عبر البحر، يقول ابن الفقيه الهمداني : "الدنيا ثلاث عمان والأبلة وسيراف" [4] ، وأنما شهرتها كانت بسبب موقعها البحري ووقوعها على خطوط الملاحة الدولية مما اكسبها المكانة التجارية المرموقة وغدت اسواقها أثر ذلك غنية لمعروضاتها المتنوعة وفي ذلك يقول المقدسي: "ان اسواق صحار عجيبة لنفاسة ما يعرض بها من تجارات متنوعة" [5] ، وفضلاً عن الموقع البحري فقد كانت صحار مركزاً لعدد من الصناعات التي تقوم فيها مثل صناعة القوارب والخمر والأصباغ والثياب العربية وكان أهل الجزيرة يستوردون تلك السلع ولاسيّما الثياب الصحارية، وقد اشار صاحب

---

(1) البستاني: دائرة المعارف، مادة صحار.

(2) ابن حبيب: المحبر، ص265؛ عاشور: المصدر السابق، ص26.

(3) البستاني: دائرة المعارف، مادة صحار؛ نعيم زكي: طرق التجارة الدولية، ص167.

(4) مختصر البلدان، ص205.

(5) شمس الدين ابو عبد الله بن احمد المعروف بالبشاري المقدسي: (ت 375هـ/ 985م)، احسن التقاسيم في معرفة الاقاليم، ط2، (بريل، ليدن، 1906م)، ص92.

كتاب الطواف، ان عمان كانت تصدر الثياب العربية[1] ، وقد ورد في رواية منسوبة للامام زين العابدين عليه السلام ان الرسول ﷺ: "كفن بثوبين صحاريين". [2]

وكانت هذه الصناعات تشكل جزءاً من صادرات أهل صحار، وعلى الرغم من خضوع هذا الميناء لنفوذ الساسانيين في الفترة التي سبقت ظهور الاسلام الا انه ظل مركز مهماً للتبادل التجاري وفيه متاجر البحر، فقد وصفه المقدسي بقوله: "دهليز الصين وخزانة الشرق ومغوثة اليمن" [3] ، وقد ارتبط أهل صحار من خلال اسواقهم بعلاقات تجارية واسعة مع مختلف البلاد وكان ينعقد في مدينتهم سوق صحار الموسمي وهو احد الاسواق الموسمية المشهورة قبل الاسلام في الأول من رجب وتقوم خمس ليال [4] ، ويحضرها التجار من داخل بلاد العرب وتجار البحر الوافدين عبر ميناءها ويبدو ان البز كان من اشهر ما يباع في هذه السوق[5] ، وقد اصاب الثراء اهل صحار واصبحوا في سعة من كل شيء يدل على ذلك ما شيدوه من دور فخمة وشاهقة من الآجر وخشب الساج على طول ساحلهم. [6]

---

(1) The Periplus. Ch.36. p.36.

(2) المسعودي: التنبيه والاشراف، دار التراث، بيروت، بلا ت، ص244؛ البستاني: دائرة المعارف، مادة صحار.

(3) احسن التقاسيم، ص92.

(4) ابن حبيب: المصدر السابق، ص265؛ المرزوقي : المصدر السابق، ج2، ص163.

(5) المرزوقي: المصدر السابق، ج2، ص163؛ الاعشى: ديوان الاعشى ، ص315.

(6) المقدسي: احسن التقاسيم، ص92؛ الادريسي: جزيرة العرب، ص41؛ الحميري: المصدر السابق، ص354.

الفصل الثالث

موانئ الساحل الجنوبي

1- ميناء عدن .

2- موانئ ساحل حضرموت.

موانئ الساحل الجنوبي

طبيعة النشاط الملاحي والتجاري للسواحل الجنوبية

تقع بلاد العرب الجنوبية على بحر العرب الذي يحدها من الجنوب ويمتد على طول شواطئها الجنوبية، ويمثل جزائر خرديان ومريان وسقطره [1] .

يعد بحر العرب شعبه من المحيط الهندي، وعرف عند اليونان باسم (البحر الارتيري)، لاسيّما في قسمه المتصل بسواحل بلاد العرب الجنوبية والملاصق للسواحل الافريقية المقابلة لهذه السواحل [2] .

وقد اطلق بطليموس (160م) على القسم المحصور بين عمان وحضرموت اسم خليج (سخاليته) وعلى القسم الغربي اسم (بحر ريرم) أي البحر الاحمر[3].

يعدّ هذا البحر شريان الملاحة بين الشرق والغرب منذ القدم وقد شهد منذ زمن بعيد نشاطاً بحرياً على سواحله العربية والافريقية ، وكان لمواصفاته الحسنه وصلاحيته للملاحة واستقرار الاوضاع السياسية في معظم الاوقات التي كانت توفرها حكومات اليمن القديم، قد هيأت الأسباب في ان يؤدي هذا البحر دوراً في الصلات التجارية بين الشعوب المطله على سواحله. [4]

كان النشاط البحري في السواحل الجنوبية قديم قدم الانسان نفسه، إذ قد دفعت عوامل عديدة السكان في تلك السواحل بالاتجاه نحو البحر، منها عوامل جغرافية تمثلت في طبيعة القسم الغربي من تلك السواحل، إذ كان السكان يعيشون في سهل ضيق تحيط به من الخلف مناطق جبلية جرداء مقفره[5] ، مما دفع السكان

---

(1) جواد علي: المفصل ، ج1، ص 140.

(2) محمود طه ابو العلا: جغرافية شبه الجزيرة العربية ، (جغرافية اليمن)، مؤسسة سجل العرب، (القاهرة ، 1972)، ص 37.

(3) جواد علي: المفصل ، ج1، ص 140.

(4) ابو العلا: جغرافية، ص 37.

(5) شهاب: المصدر السابق، ص 176.

بالتوجه نحو البحر وعوامل اقتصادية تمثلت في قسمه الشرقي، الذي تكثر بالقرب منه مزارع اللبان والمر ولاسيّما مناطق المرتفعات في حضرموت، ولذلك وجد السكان في هذا البحر منفذاً لهم في تصدير منتوجاتهم من المواد العطرية الى اسواق اوربا ومصر وافريقيا. [1]

لقد ادرك سكان جنوب بلاد العرب في عصور ما قبل الاسلام ، أهمية موقعهم البحري منذ فترة مبكرة فسعوا الى بناء القوارب الصغيرة التي تضمن وصولهم الى السواحل الافريقية القريبة من سواحلهم وهي بلا شك كانت أول السواحل التي تعاملوا معها، ثم بمرور الزمن وبتطور معارفهم في هذا المجال قاموا بصنع السفن ذات الشراع المثلث التي تؤمن لهم الذهاب بعيداً عن سواحلهم، وقد أعان اليمنيين في بناء السفن التي كانت تربط بخيوط الليف وجود الاخشاب الصالحة لبناء السفن والتي أشار إليها ابن جبير في رحلته قائلاً: "أن خشب بناء السفن في عيذاب كان يجلب من الهند واليمن ثم يقول وعلى شاطئ البحر رأيت النجارين يعملون طيلة النهار في بناء السفن الشراعية ويجلبون الخشب لبناء هذه المراكب من (أنس) وغيرها من الاصقاع اليمنية المشهورة بأحراشها الكبيرة"[2] ، ولا شك أن تلك المعارف كان قد مارسها اليمنيين في عصور ما قبل الاسلام واستمرت حتى عهد ابن جبير،

---

(1) محمد عبدالكريم عكاشه: السلطنة القعيطية والتغلغل الاستعماري في حضرموت، دار أبن راشد ، (عمان 1899هـ / 1918 م)، ص 10-11؛ ابو العلا، جغرافية ، ص 20 ؛ صلاح عبدالقادر البكري ، تاريخ حضرموت السياسي، مطبعة البابا الحلبي، (القاهرة، 1936)، ص 76.

(2) أبو الحسن محمد بن احمد الاندلسي بن جبير: (614هـ/1312م) ، رحلة أبن جبير، ط4، دار صادر للطباعة والنشر، (بيروت، 1964م)، ص54.

كما سعا سكان جنوب بلاد العرب الى أكتساب المعارف البحرية ولاسيما الالمام بنظام الرياح الموسمية في الابحار، فركبوا سفنهم واشتغلوا بالبحر والتجارة. [1]

كان الاقليم الساحلي في جنوب بلاد العرب يمتاز بوجود نوعين رئيسين من السواحل.

أ- السهول الساحلية، ومعظمها يتكون من الرمال التي تكونت بفعل ظروف الترسيب الهوائي، وتمتد مساحات هذه السهول في الغالب من حافات الشواطئ حتى اطراف الجبال، وهذه السهول تكون في الغالب اوسع من السهول الجبلية الضيقة التي تقترب من الجبال وتشكل هذه المناطق معظم الساحل الشرقي المعروف بالساحل الحضرمي، وقد اقيمت فيه موانئ الشحر وظفار.

ب- السواحل الجبلية، التي تمثل امتداد طبيعياً للسلاسل الجبلية وهي في الغالب تقع شمال السهول الساحلية وفي هذه السواحل تقترب الجبال من الشاطيء وتتأثر بعوامل التعرية مما ادى الى نشوء الجروف البحرية والسهول الحصوية والمسلات في الجبال[2] ، كما في السواحل المحيطة بميناء عدن.

الملاحظ ان الظروف الجغرافية والاقتصادية وطبيعة الاوضاع السياسية في الساحل الجنوبي تختلف وهو عليه الحال في المنطقة الشرقية لشبه جزيرة العرب، إذ أدت هذه الظروف اثراً إيجابيا في النشاط التجاري والبحري لسكان السواحل الجنوبية، فقد تهيأت لهم ظروفاً واسباباً افضل من ظروف اخوانهم سكان المنطقة الشرقية وقد ساعد ذلك في اظهار مواهبهم في مجال البحر والتجارة البحرية، وجعلتهم مشاركين اساسيين في حركة التبادل التجاري والملاحة البحرية

---

(1) الهمداني: الصفة ، ص 94 ؛ جواد مطر: الحياة الاجتماعية والاقتصادية في اليمن القديم ، جواد مطر: الحياة الاجتماعية والاقتصادية في اليمن القديم، (رسالة دكتوراه غير منشورة ، جامعة بغداد، كلية الآداب ، 1998م)، ص309.

(2) الهمداني: الصفة، ص 94 ؛ البكري: تاريخ حضرموت السياسي ، ص 76.

التي شهدتها البحار المحيطة ببلادهم في الحقب التاريخية قبل الاسلام، وقد ادى تفوقهم في هذا المجال دعا البعض ان يصفهم بـ(فينقيي البحر الجنوبي) [1] .

وكانت المناطق القريبة من الساحل الجنوبي مراكزاً لانتاج معظم المواد العطرية ذات القيمة العالية في تلك الايام، وفضلاً عن تلك المنتجات كانت هناك موارد معدنية كالذهب والفضة.

ويبدو أن أهمية المواد العطرية كانت تكمن في أقبال شعوب العالم القديم عليها وبخاصة البخور والمر واللبان والابنوس[2] ، فمعابد المصريين واليونانيين كانت تستهلك الكثير من البخور في طقوسها الدينية [3] ، وكانت ارض حضرموت اشهر مناطق انتاج اللبان والمر، وقد شكلت هذه الثروات الطبيعية مورداً مهماً للسكان في هذه المناطق[4] ، وكذلك للمالك التي تقاسمت النفوذ في مناطق اليمن وبخاصة المناطق الساحلية.

وقد شهد تاريخ اليمن في عصور ماقبل الاسلام ظهور حكومات مركزية حكمت البلاد منذ القديم وعرفت بأنظمتها السياسية والادارية والاقتصادية المتحضرة [5] ، والتي ربما يرى البعض انها متأثرة بالمدنية البابلية التي كانت قد ارتبطت ومنذ عصر مبكر مع جنوب بلاد العرب لعلاقات سياسية وتجارية وهو ما تؤيده النصوص الآشورية القديمة والتي تشير الى امتداد نفوذ الأشوريين الى مناطق

---

(1) انتوني نتنك: العرب انتصاراتهم وامجادهم في الاسلام ، ترجمة راشد البراوي، مكتبة الانجلو المصرية، (القاهرة، 1974 م)، ص 7 ؛ حتي: مطول، ص 64.

(2) عبد العليم: تجارة الجزيرة العربية مع مصر في المواد العطرية، ص 203؛ حتي: مطول ، ج1، ص 64.

(3) سهيل زكار: تاريخ العرب قبل الاسلام، دار الفكر ، (بيروت، بلا ت)، ص25.

(4) ايفاهويك: سنوات في اليمن وحضرموت، تعريب خير حماد ، دار الطليعة، بيروت، 1962، ص 19.

(5) البكر: دراسات ، ص 166.

الجنوب العربي، ففي عهد الملك تجلات بلازر (704-681ق.م) وكذلك في عهد الملك سرجون الاكدي (715 ق.م) [(1)] .

وكانت الممالك اليمنية القديمة وحسب المصادر الكلاسيكية تتقاسم السيطرة على أجزاء (بلاد العرب السعيدة)، ففي الشمال كانت دولة معين وعاصمتها (قرناو) وإلى الجنوب منها بلاد سبأ وعاصمتها (مأرب)، أما مملكة أوسان وقتبان فقد تعاقبا النفوذ على الاجزاء الساحلية الجنوبية الغربية والى الشرق منهما كانت مناطق نفوذ دولة حضرموت، وآخر الممالك اليمنية ظهوراً كانت مملكة حمير وهي أقرب تلك الممالك عهداً بالاسلام، ومناطق نفوذها في بداية الأمر الاجزاء الساحلية الغربية ولكنها في عهود ملوكها الاقوياء استطاعت من بسط سيطرتها على معظم اجزاء بلاد اليمن. [(2)]

كان النظام السياسي في تلك الممالك نظاماً مركزياً قائما على حكم المكربين (أي المقدسين) وهو مايعرف بالحكم الثيوقراطي، ثم تحول فيما بعد الى النظام الملكي الدنيوي. [(3)]

وكانت الحياة الاقتصادية في تلك الممالك قائمة على مصدرين أساسيين هما الزراعة والتجارة البرية والبحرية وقد أزدهر هذان الجانبان بفضل ما تمتعت به بلاد العرب الجنوبية من مقومات النجاح الاقتصادي، فقد كانت بلاد العرب الجنوبية بلاد تصدير وتجارة مرور البخور والعطور، و كانت مركزاً مهماً للاتصال التجاري بين المحيط الهندي والبلاد الواقعة شرق البحر الابيض المتوسط. [(4)]

---

(1) أوليري، المصدر السابق، ص104-106.

(2) فلبس: كنوز مدينة بلقيس، ترجمة: عمر الديراوي، (القاهرة، 1958)، ص37.

(3) لينوكولس رودوكانياكس، الحياة العامة للدول العربية الجنوبية ، ترجمه ونقله إلى كتاب التاريخ العربي القديم د. فؤاد حسين، دار الهلال ، (القاهرة ، 1958م)؛ ص124؛ جواد مطر: الحياة الاجتماعية والاقتصادية في اليمن القديم، ص344.

(4) رودو كاناكيس الحياة العامة للدول العربية الجنوبية، ص113.

ودون شك فأن ممالك اليمن كانت تدرك أهمية موقع البلاد البحري والتجاري وأثره في نموها الاقتصادي، لذا عمدت وفي معظم الفترات التاريخية إلى ايجاد نوع من التحالف فيما بينها لتأمين طرق المواصلات البرية والبحرية وستمرار تدفق التجارة الداخلية والخارجية، وبالرغم من ذلك فقد كانت السيطرة على مناطق الانتاج والسواحل البحرية اسباباً للتنافس والصراع أحياناً بين تلك الممالك. [1]

ولاشك في أن فترات الصراع تلك كانت تؤثر سلباً على نشاط الموانيء التجارية وازدهارها، إذ كان يتوقف على توفير السلم والاستقرار الذي توفره قوة الدول المسيطرة وفرض نفوذها السياسي والتجاري، فالمصادر التاريخية تشير بأن منطقة الساحل الجنوبي قد شهدت في القرن الخامس ق . م نشاطاً بحرياً لاهل الجنوب، وقد تزعمت هذا النشاط الدولة الاوسانيه[2] ، إذ كانت تسيطر على الاجزاء الساحلية في الركن الجنوبي الغربي لشبه جزيرة العرب، وكان يتبعها عدد من الموانيء البحرية (عدن وادكليس وقنا) [3] .

ويستدل من هذه المصادر أيضاً ان الاوسانين كانوا يتاجرون مع السواحل المقابلة لسواحلهم لاسيما مع شرق افريقيا ومصر، بيد أن نفوذهم قد امتد الى تلك الجهات لاسيّما في ساحل شرق افريقيا التي يبدو ان بعض الاوسانيين قد استوطنوها، حتى غلب اسمهم عليها واصبح الساحل يعرف بالساحل الاوساني[4] ، ويظهر ان تواجد الاوسانين في ساحل شرق افريقيا يرقى الى القرن الخامس ق.م،[5]

---

(1) م.ن، المصدر نفسه، ص119؛ بافقيه : تاريخ اليمن القديم ، ص13.

(2) احمد سوسه: العرب واليهود ، م1، ص 210.

(3) بافقيه: تاريخ اليمن القديم ، ص 29 ؛ شهاب ،المصدر نفسه، ص33.

(4) The periplus. Ch. 15. P.27.

(5) Van Beek . Gus. “ Frakincenseand myrrhin Ancint. South. Arabia. Joas . new Haven . Asor . 1958. Vol. 78. P.148.

وهو زمن ظهورهم على الارجح، وان بقاء هذا الاسم حتى القرن الاول الميلادي دليل على قوة هذا النفوذ [1] .

لاشك ان اوسان ابان ازدهارها قد نافست سبأ منافسة شديدة، ولعلها استطاعت ان تحتكر التجارة البحرية وخاصة السلع الافريقية من خلال سيطرتها على الاجزاء الساحلية في الشاطئين اليمني والافريقي، ولم يكن وقتها امام سبأ الا ان تهتم بطرق القوافل البرية وبالزراعة [2] .

ولكن على ما يبدو، فأن السبئيين في عهد ملكهم (كرب ال) قد استطاعوا ايقاع الهزيمة بالاوسانين بمساعدة من القتبانيين الذين كانوا في صراع مع الاوسانين من أجل السيطرة على اجزاء من الساحل وقد ضمن القتبانيين بعض الاجزاء في هذا الساحل [3] ، فتحول النشاط البحري والتجاري في الى القتبانيين، غير ان نشاط بعض الاوسانيين الذين كانوا يعملون ضمن قوافل القتبانية والسبئية قد تحول الى مواقعهم في الساحل الشرقي الافريقي، وقد ظل ذكرهم مستمراً حتى العصور الاسلامية إذ ظلت بعض المصادر تروي اخباراً عن اشخاص اوسانين.[4]

ومن الممالك اليمنية القديمة (دولة معين) والتي كان لها شأن في الحياة السياسية والاقتصادية في تاريخ اليمن القديم، وقد ظهرت هذه الدولة في منطقة الجوف، وهي من المناطق الخصبة [5] ، مما جعل المعنيين يمتهنون الزراعة الى

---

(1) The periplus ch.15.P.27.

(2) بافقيه: تاريخ اليمن القديم ، ص 30.

(3) بافقيه: تاريخ اليمن القديم ، ص 36.

(4) الهمداني: الاكليل ، ج2، ص 112.

(5) توفيق محمد: اثار معينة في الجوف ، مطبعة المعهد العلمي الفرنسي للاثار الشرقية، القاهرة ، 1951 ، ص 3؛ فرتز هومل: التاريخ العام لبلاد العرب الجنوبية، منقول في كتاب التاريخ العربي القديم، ترجمة: د. فؤاد حسين ، مكتبة النهضة المصرية، (القاهرة، بلا ت)، ص64.

جانب التجارة ، وكانت عاصمة معين مدينة الـ (قرناو) وهي احدى المراكز التجارية المهمة الى جانب مدن شبوه الحضرمية، ومأرب السبئية وتمنع القتبانية[1].

وقد ذكر ستترابوا ان المعينيين كانوا معاصرين للسبأيين والحضارمة والقتبانيين[2].

وقد اخذ المعينون يتوسعون جنوبا بعد زوال حكم الاوسانين وقد اصبحت منطقة ساحل تهامة اليمن حتى ميناء موزا خاضعة لحكمهم على ما يبدو، وبما أن القتبانيين كانوا يسيطرون على الاجزاء الساحلية الجنوبية الغربية من بلاد اليمن في تلك الحقبة، فلابد للمعينيين من التحالف معهم لضمان استمرار وتدفق تجارة الهند وافريقيا الوافدة الى ميناء عدن في الجنوب، ويظهر ان الممالك اليمنية المتعاقبة كانت تعمل كمنظومة منسقه للمحافظة على ضمان وصول تجارة الشرق ومنتوجات الجزيرة العربية من اماكن انتاجها الى اسواق مصر وبلاد الشام.

وقد ذكر أيضاً ان المعينين كانوا على علاقة وثيقة بالحضارمه وكانوا يستقبلون منتوجاتهم بصورة مباشرة من دون وسيط من خلال طريق بري يربط شبوه – بقرناو عبر طريق وادي نجران . [3]

ومهام يكن من الأمر فأنه يمكن ان نتبين جهود المعينين في مجال النشاط التجاري البحري في سواحل بحر العرب والبحر الاحمر من خلال ما ورد في المصادر التاريخية من اشارات تتعلق بتجارة المعينين مع مصر والعراق وشرق البحر المتوسط وقد عثر في العراق ومصر وجزيرة ديلوس[4] ، على آثار تؤيد ذلك النشاط، وقد ذكر ديدورس الصقلي، ان المعينين هم اول من عمل بتجارة البخور وقد مارسوها

---

(1) توفيق محمد: آثار معين في الجوف، ص4؛ رودو كاناكيس: الحياة العامة للدول العربية الجنوبية، ص115.؛ بافقيه : تاريخ اليمن القديم، ص36.

(2) بافقيه: تاريخ اليمن ، ص 36.

(3) م.ن، ص 36.

(4) توفيق محمد : اثار معين في الجوف، ص 5.

اكثر من غيرهم حتى اقترن اسم احد انواع المر بأسمهم[1] ، وكان المعينيون يأتون بهذه المنتوجات من مناطق انتاجها وكما ذكرنا آنفاً عبر الطرق التي كانت تربطهم مع مدينة شبوه الحضرمية، وتمنع القتبانية[2] ، ولما كان المعنيين يتحكمون بطريق البخور الذي يمر عبر مناطقهم فقد حرصت معظم المدن المعاصرة لهم على كسب ودهم والتحالف معهم وقد ذكرت المصادر أنهم كانوا يشتركون مع الجرهائيين سكان السواحل الشرقية في نقل المواد العطرية بحراً الى خليج ايله (العقبة) [3] ، فضلاً عن انهم كانوا يقومون باستقبال السلع والبضائع القادمة من الهند وشرق افريقيا بالتعاون مع اقربائهم القتبانيين وتصديرها بحراً الى ميناء (لويكاكوما) النبطي او عبر الطريق البري المحاذي لساحل البحر الاحمر الى مدينة البتراء عاصمة الانباط [4] .

وإلى جانب المعينيين ظهر القتبانييون الذين يعود زمن ظهورهم على ما تفيد الاثار المكتشفه الى القرن العاشر ق.م، غير ان اقدم نقش يذكرهم يعود للقرن السادس ق. م [5] ، وكانت دولتهم تشغل اقصى الزاوية الجنوبية الغربية من بلاد اليمن في المنطقة المجاورة لمضيق باب المندب الذي يشكل مدخل البحر الاحمر وعلى ساحلها الجنوبي يقع (ميناء عدن) وهو من اهم موانئ القتبانيين آنذاك[6] ، وكان قد استولوا على هذه الاجزاء بعد سقوط دولة الاوسانيين فحلوا محلها في ادارة

---

(1) اوليري: المصدر السابق ، ص 114 ؛ بافقيه: تاريخ اليمن القديم، ص 36.

(2) بافقيه: تاريخ اليمن القديم، ص 36.

(3) اوليري: المصدر السابق، ص 111.

(4) ديتليف نيلسن وآخرون: التاريخ العربي القديم، ترجمة واستكمال: د. فؤاد حسنين، مراجعة د.زكي محمد حسن ، مكتبة النهضة المصرية، (القاهرة، بلات)، ص42؛ أوليري: المصدر السابق، ص111.

(5) احمد سوسه: العرب واليهود في التاريخ ، م1، ص 210؛ بافقيه: تاريخ اليمن القديم، ص37 ؛ جواد علي ، المفصل، ج2، ص77.

(6) فؤاد حسنين: العرب قبل الاسلام، منقول في كتاب التاريخ العربي القديم ، (القاهرة، بلا ت)، ص288.

النشـاط التجـاري البحـري، كانـت عاصـمة القتبـانيون (تمنـع) تقـع فـي وادي بيجـان القصـب [1] ، كانـت مدينـة (تمنـع) ذات اهميـة تجاريـة فـي عهـد القتبـانيين، إذ كانـت مسؤولة علـى مايـذكر بلينـي عـن تصـدير البخـور الـذي يـؤتى بـه علـى مايبـدو مـن منـاطق ظفـار ويتم تصـديره عبرهمـا الـى مينـاء (ايلـه) [2] ، علـى رأس البحـر الاحمـر الشمالي.

ولا ريب في ان التجارة كانت السبب الرئيس فيما بلغه القتبانيين من ازدهار اقتصادي وكان ذلك بفضل موقعهم الجغرافي البحري الذي جعلهم يتوسطون المناطق الاخـرى، فحضـرموت تقـع الـى الشـرق مـنهم ومعين الـى الشـمال وسبأ الـى الغـرب، فضـلاً عن سيطرتهم علـى اهم موانيء السـاحل الجنوبي الغربـي المطلـة علـى البحـر عدن وموزا.

أولى القتبانيون عناية خاصة للتجارة وأهمية استمرارها كونها المصدر الرئيس لهـم، فقد ذكـرت المصـادر أنهـم وضـعوا قـوانين تجاريـة منظمـة ، وكانـت لهـم سـوقاً تجارية في مدينة (تمنع) يقصدها التجار في مختلف جهات اليمن والجزيرة.[3]

ومنـذ نهايـة القـرن الثـاني ق . م ، اشـتدت منافسـة الحميـريين للقتبـانيين فبـدأ القتبانيون يفقدون الاراضـي التابعة لهم في حين سيطرة حمير علـى الاجزاء السـاحلية، وعلـى اثـر ذلك تضـررت تجارة قتبان ولاسيّما بعد انسحابها من منطقـة السـاحل الـى المناطق الداخلية بعد أن عجزت من مقاومة التوسع الحميري في منطقة الساحل.

وهنـاك مـن يـرى أن قتبـان كانـت قـد تعرضـت فـي القـرن الاول المـيلادي لهجمـات متكـررة مـن السـبئيين والحضـارمه[1] الـذين كـانوا ينفسـون علـى القتبـانيين

---

(1) باfقيه: تاريخ اليمن القديم، ص37؛ جواد علي: المفصل ، ص 172-173.

(2) اوليري: المصدر السابق ، ص 114؛ د. احمد سوسه: العرب واليهود في التاريخ، م1، ص 210.

(3) بافقيه: تاريخ اليمن القديم، ص 44.

تنفذهم في التجارة البحرية في الساحل الجنوبي، وتحت ذلك الضغط انسحب القتبانيون من المناطق الساحلية الى المناطق الداخلية عند مدينة (هجر) بعد ان تم احراق عاصمتهم (تمنع) [2] على يد الحضارمه، وبهذا تحولت السيادة في هذه الانحاء الى السيئين حلفاء الحضارمه في الدور المعروف (ملوك سبأ وذي ريدان وحضرموت ويمنات) فحل السبئيون محلهم في ادارة النشاط التجاري في هذا الساحل واصبحت ميناء عدن تحت سلطة السبئيين [3] .

وقبل الحديث عن نشاط السبئيين لابد من توضيح دور الحضارمه في النشاط التجاري لاسيما في السواحل الجنوبية الشرقية فمعظم هذه السواحل كان يدار نشاطها التجاري البحري من قبل دولة الحضارمه التي حكمت هذه الانحاء.

يعود ظهور دولة الحضارمه حسب المصادر المتيسرة الى منتصف القرن الخامس ق.م [4] ، وهي من اقدم الممالك في جنوب اليمن.

تقاسمت حضرموت على ما يبدو السيطرة مع السبئيين على اجزاء بلاد اليمن في القرن الاول الميلادي إذ بدأت دولة قتبان تضعف بعد مهاجمة الحميرين لها وانسحابها الى الداخل فيما زالت دولة معين في منطقة الساحل التهامي، فاصبحت حضرموت احدى ثلاث ممالك تتقاسم النفوذ في بلاد اليمن كله، إذ امتدت سيطرتها الى وادي بيجان وكان لها وجود في الجوف، فيما سيطر الحميريون على الاجزاء

---

(1) يوسف محمد عبد الله : أوراق في تاريخ اليمن وآثاره ، دار الفكر (بيروت، 1990)، ج1، ص199.

(2) بافقيه : تاريخ اليمن القديم، ص 39 ؛ البكر : دراسات ، ص 199.

(3) رودو كاناكيس، الحياة العامة للدول العربية الجنوبية ، ص119؛ البكر : دراسات، ص199؛ جواد علي: المفصل ، ج2، ص 186.

(4) سعد زغلول عبد الحميد: في تاريخ العرب قبل الاسلام، دار النهضة ، (بيروت، 1976م)، ص76 ؛ دائرة المعارف الإسلامية، مادة حضرموت.

الساحلية ساحل عدن وتهامة اليمن، فيما عدا قنا، وكان السبئيون في المناطق الشمالية الغربية قد بدءوا يفقدون نشاطهم امام تنامي قوة الحميرين.[1]

ورد ذكر حضرموت في الكتب السماوية القديمة،[2] وكتب اليونان والرومان [3] ، وذكرها صاحب كتاب الطواف باسم ارض اللبان [4] .

وكانت حضرموت تتميز عن بقية ممالك اليمن القديمة في انها حافظت على اسمها حتى الان. [5]

تتمثل اهمية حضرموت قديماً في انها كانت تتمتع بموقع بحري من خلال اطلالها على ساحل يظم ثلاث موانئ بحرية مهمة هي قنا والشحر وظفار، فضلاً عن تنوع حاصلاتها وطبيعة واديها المعروف بوادي حضرموت، فاتساع هذا الوادي وقرب مخازن المياه من سطحه، فضلاً عن تربته الغرينية اتاحت لساكنيه زراعته بالمحاصيل المتنوعة [6] ، وكانت ارض حضرموت تشتهر بانتاج المواد العطرية ولاسيما اللبان والمر والبخور في اراضيها. [7] .

وكانت شبوه عاصمة الحضارمة مركزاً رئيسياً لتجميع اللبان وقد صفها هيرودوتس (485–425 ق.م) على لسان احد الرحالة، انها مفعمة بروائح البخور،

---

(1) دائرة المعارف الإسلامية: مادة حضرموت، عبدالرحمن عبدالواحد الشجاع: اليمن في صدر الاسلام، (دار الفكر، 1987)، ص 42.

(2) العهد القديم : سفر التكوين، الاصحاح العاشر: 26–27.

(3) عبدالحميد : المصدر السابق، ص 77؛ دائرة المعارف الإسلامية، مادة حضرموت ، صالح بن عبدالله الحامد، تاريخ حضرموت، مكتبة الارشاد ، (جده، 1976)، ص147.

(4) The periplus. Ch.p.

(5) احمد سوسه، المصدر السابق، ص 212.

(6) بافقيه: تاريخ اليمن القديم، ص 51.

(7) يوسف محمد عبدالله : اوراق في تاريخ اليمن واثاره ، دار الفكر، (بيروت ، 1990)، ج2، ص 224؛ دائرة المعارف الاسلامية ، مادة حضرموت .

[1] ويقول سترابوا (65 –25 ق.م) نقلا عن اجاثا ارخيدس: "ويزرع لديهم المر واللبان والقرفة وفي الساحل يزرع اللبان والنباتات العطرية الاخرى"[2].

وقد بلغت الدولة الحضرمية اوج ازدهارها في الفترة الممتدة من القرن الاول ق.م ، الى القرن الاول الميلادي إذ اصبح نفوذها يمتد من وادي حرب غرباً حتى ظفار شرقاً، ويبدو من النقوش القديمة أن الحضارمة تحالفوا مع المعينيين سكان منطقة الجوف في تلك الحقبة، ولا غرابة في ذلك، فأن الجزئين يكمل بعضهما الآخر، فحضرموت تسيطر على مناطق أنتاج اللبان ومعين بيدها مقاليد الطريق التجاري إلى الشمال [3] ، فكان لذلك الحلف أثره الايجابي على الجانبين ، كما شمل شمل نفوذ الحضارمة في هذه الحقبة بعض اجزاء البحر العربي لاسيّما جزيرة سقطري [4].

وقد ادرك الحضارمة أهمية وجود المنافذ البحرية فأنشئوا عدداً من الموانئ البحرية هي ميناء قنا ورأس فرتك والشحر وظفار لتسويق محصولهم إلى اسواق افريقيا والهند ومصر .

دخلت الدولة الحضرمية في القرن الاول الميلادي في صراعات سياسية مع كل من سبأ وحمير، وقد نجح الحميريون في القضاء على سيادتها في الساحل الجنوبي في حدود القرن الثالث الميلادي وسيطروا على ممتلكاتها في هذه الساحل.[5]

---

(1) شهاب: المصدر السابق ، ص 28؛ رودو كاناكيس : الحياة العامة للدول العربية الجنوبية ، ص113.

(2) اوليري: المصدر السابق، ص 116.

(3) بافقيه : تاريخ اليمن القديم ، ص36.

(4) م.ن، ص53.

(5) رودو كاناكيس : الحياة العامة للدول العربية الجنوبية ، ص119؛ صالح الحامد: تاريخ حضرموت ، ص 168.

ومن اشهر الممالك التي ظهرت في بلاد اليمن قديماً هي دولة سبأ التي يعود ظهورها حسب المصادر المتوافرة الى القرن العاشر ق.م [1] ، وقد ورد ذكرها في القرآن الكريم من خلال قصة ملكه سبأ مع النبي سليمان (عليه السلام) كذلك في ذكر ثرائها وما انعم الله على اهلها من الخيرات. قال تعالى : ﴿لَقَدْ كَانَ لِسَبَإٍ فِي مَسْكَنِهِمْ آيَةٌ جَنَّتَانِ عَنْ يَمِينٍ وَشِمَالٍ كُلُوا مِنْ رِزْقِ رَبِّكُمْ وَاشْكُرُوا لَهُ بَلْدَةٌ طَيِّبَةٌ وَرَبٌّ غَفُورٌ﴾ (سورة سبأ ، الآية : 15) كما ورد ذكرها في التوراة[2] ، فضلاً عن ماتم الكشف عنه في حوليات الملك الاشوري تجلات بلازر (745–727 ق.م) وكذلك حوليات الملك سرجون الاكدي حوالي (715 ق.م) [3].

وكانت سبأ تعرف بالاكدية (ساباء) وفي العبرية (شبا) [4] وذكر ياقوت الحموي ان اسم سبأ جاء نسبه الى سبأ بن يشجب بن يعرب بن قحطان. [5]

كانت مملكة سبأ تحتل المنطقة الوسط بين معين وقتبان وعاصمتها مأرب في منطقة الجوف على بعد 55 ميلاً شمال شرق مدينة صنعاء الحالية [6] .

عاصر السبئيون الحضارمه الذين كانوا يسكنون الى الشرق منهم ويتحكمون في الساحل الجنوبي، ويظهر انهم كانوا في بعض الحقب التاريخية يتحالفون معهم لضمان مصالحهم التجارية البرية والبحرية، ولذلك كانت لديهم مصلحة مشتركة في مهاجمة القتبانيين وإزاحتهم من المسرح السياسي في منطقة ساحل عدن. [7]

---

(1) حتى: مطول، ج1 ، ص 63؛ جواد علي ، المفصل، ج2 ، ص 226.

(2) العهد القديم: سفر التكوين الاصحاح 7.

(3) البكر: دراسات، ص 214 ؛ بافقيه ، تاريخ اليمن القديم، ص 63.

(4) اوليري: المصدر السابق، ص 104.

(5) معجم البلدان: ج3، ص 181.

(6) اوليري: المصدر السابق، ص 103 ؛ جواد علي: المفصل، ج2، ص 260.

(7) بافقيه: تاريخ اليمن القديم، ص 64.

والسبئيون من اقدم الاقوام العربية التي تخطت عتبه المدينة وعرفت دولتهم بعظمة اعمالها وطول بقائها حتى يقال انها استمرت لفترة قريبة من ظهور الاسلام، على الرغم من مرورها بفترات من الضعف خلال تاريخها الطويل [1] ، وقد وجدت اثار تدل على تقدم ملحوظ في مجال الزراعة وتنظيم الري وشق القنوات وكان بناء السد العظيم يعد من ابرع الاعمال الهندسية في ذلك الزمان. [2]

نالت هذه الدولة حظاً وافراً من اهتمام المؤرخين الاقدمين، ولاسيّما الاغريق والرومان وكثيراً ما اطلقوا اسم سبأ على عموم شعب الجزيرة العربية.[3]

لقد كان السبئيون تجاراً مهرة في البر والبحر وبفضلهم كانت كلمة سبأ تطلق على جميع التجار العرب. [4]

وكانت عاصمتهم (مأرب) من المراكز التجارية الرئيسة في بلاد العرب آنذاك، لوقوعها على مفترق الخطوط التجارية الداخلية التي كانت تصل مناطق انتاج البخور بالموانئ الغربية وموانئ الساحل الجنوبي الغربي [5] .

كان مينائي عدن وقنا منفذين رئيسين لتجارة السبئيين المزدهره على البحر. وقد اتصل السبئيون من خلالهما مع البلاد الاخرى، إذ كانت السفن ترسوا في هذين المينائين وهي محملة بالتجارات المتنوعة، لاسيّما من الهند وافريقيا وفارس، فيقوم السبئيون بنقلها بحراً الى مواني‌ء شمال البحر الاحمر ميناء (لويكا كوما) ومنها الى

---

(1) حتي: مطول ، ج1، ص 63.

(2) ادولف جروسان: الناحية الاثرية لبلاد العرب الجنوبية ، منقول في كتاب تاريخ العرب القديم ، ترجمة : د. فؤاد حسنين ، مكتبة النهضة المصرية ، (القاهرة ، بلا ت)، ص151؛ بافقيه: تاريخ اليمن القديم، ص 64.

(3) احمد سوسه: المصدر السابق، م1، ص 213 ؛ البكر: دراسات ، ص 213.

(4) اوليري: المصدر السابق، ص 109.

(5) شهاب: المصدر السابق، ص79؛ حتي: مطول، ج1، ص63.

موانئ الساحل المصري، او عن الطريق البري الساحلي المحاذي لساحل البحر الاحمر، الى (البتراء) عاصمة الانباط ومنها الى اسواق مصر وسوريا. [1]

وكان السبئيون يتاجرون مع الساحل الشرقي، فقد ذكر اجاثا ارخيدس: "ان السبئيين يصنعون القوارب من لحاء الشجر ويعبرون بها الى ساحل اثيوبيا لجلب التوابل من هنا" [2] .

ويبدو ان السبئيين كانوا ملاحين وتجار مهرة يشار اليهم بالمقدرة في مجال ركوب البحر حتى لقبوا، بـ(فينقيي البحر الجنوبي)، [3] وكانوا يذهبون بعيداً عن سواحلهم وكثيرا ما كانوا يشاهدون في مواني‌ء سيلان وسواحل افريقيا [4] .

ازدهرت تجارتهم في القرون التي سبقت الميلاد وسيطروا على التجارة في شرق اسيا واوربا وكانوا سبباً في انتعاش الحركة التجارية الى جانب الرومانيين، يقول المؤرخ اليوناني اجاثا ارخيدس : "ان السبئيين واهل جرها هم الذين كانوا مسؤولين عن تجارة اسيا واوربا خلال القرن الثالث قبل الميلاد، وهم الذين امدوا سوريا البطلمية بالذهب واتاحوا للتجار الفينقيين تجاره رابحة" [5] .

وقد جنى السبئيون اموالا طائلة من جراء مزاولتهم للنشاط التجاري وتحكمهم بتجارة الشرق التي كانت تمر عبر موانئهم البحرية الى اسواق الغرب، ولاسيّما في

---

(1) هومل : التاريخ العام لبلاد العرب الجنوبية، ص55؛ شهاب : المصدر السابق، ص78.

(2) اوليري: المصدر السابق، ص 106.

(3) انتوني نتنك: المصدر السابق ، ص 7 ؛ حتي: مطول ، ج1، ص 63.

(4) حوراني: المصدر السابق، ص63 .

(5) بافقيه: تاريخ اليمن القديم، ص189؛ احمد ابو اسعد: ادب الرحلات، ص 15.

زمن احتفاظهم بسر الرحلات البحرية المباشرة مع الهند وافريقيا [1] ، يقول اجاثا ارخيدس: "لم يكن هناك قوم على الارض اغنى من الجرهائيين والسبئيين بسبب تفوقهم التجاري وسيطرتهم على التجارة التي تنقل بين اسيا واوربا" [2] .

ويرى احد الباحثين ان سبب ثراء السبئيين يعود الى جملة من العوامل، منها كثرة الامطار التي تسقط على ارضهم وقربهم من البحر ومركزهم الخطير على خط الاتصال بالهند، وحاصلاتهم المرغوبة من قبل المصريين والاغريق آنذاك كالطيوب والمر وسواهما. [3]

وقد تأثرت مملكة سبأ بانهيار سد مأرب الذي اصاب اقتصادها بالضرر الكبير، فضلا عن تأثر تجارتها البحرية من جراء سيطرة الرومان على الملاحة البحرية في البحر الاحمر وتحكمهم بالتجارة الشرقية والذي أدى إلى تحول الطريق التجاري البحري من موانئ الجنوب العربي إلى موانئ الساحل الغربي، فأضعف تجارتهم وساهم في سقوط دولتهم [4] .

وقد ظهر الى جانب السبئيين والحضارمة قبيلة حمير التي تعرف بـ(حميرم) بالنقوش اليمنية القديمة ، وهي احدى القبائل التي كانت تسكن في منطقة ساحل تهامه بين سبأ والبحر [5] ، وهذه الانحاء كانت في السابق موطن المعينين الذين زال

---

(1) حتي: مطول ، ج1، ص 64 ؛ جواد علي: المفصل، ج2، ص 262.

(2) احمد ابو سعد: ادب الرحلات، ص 15.

(3) حتي : مطول ، ج1 ، ص 63.

(4) احمد حسين شرف الدين: المدن والاماكن الاثرية في شمال وجنوب الجزيرة العربية، مطابع الفرزدق ، (الرياض ، 1984م) ، ص 86.

(5) محمد عبد القادر بافقيه وآخرون: مختارات النقوش اليمنية القديمة من موجز تاريخ اليمن قبل الاسلام، (صنعاء ، 1962)، ص120.

زال حكمهم على يد السبئيين، ويعتقد البعض انهم كانوا يسكنون سابقاً في الاجزاء الساحلية الجنوبية الغربية [1] .

ولاشك في ان الحميرين وقبل ظهورهم كقوة سياسية فاعلة كانوا مشاركين في الفعاليات الاقتصادية، ولاسيّما في مجال التجارة البرية والبحرية وهي موارد اقتصادهم آنذاك. [2]

كان ظهور الحميريين على المسرح السياسي في بلاد اليمن متأخر نسبياً بالنسبة للمالك الاخرى، فأول ظهور لهم كما تذكر المصادر يرجع الى القرن الثاني ق. م [3] ، ثم اخذوا بعد ذلك يدخلون في منافسة السبئيين والحضارمة ابتداءا من القرن الاول الميلادي[4] ، فأخذ شأنهم يكبر ونالوا شهرة في بلاد اليمن، لاسيّما بعد الفتوحات والاعمال التي قام بها ملكهم (شمر يرعش) ومن بعده ملوك التبابعه الذين تم في عهدهم توحيد اجزاء اليمن . وكان ذلك في منتصف القرن الرابع الميلادي. [5]
[5]

وتحدثت المصادر الكلاسيكية عن دولة حمير ونشاطها السياسي والاقتصادي، ولاسيّما في مجال التجارة، ويظهر ان ملوك حمير كانوا على صلة مع الرومان القوة المهمينة على التجارة الشرقية في تلك المنطقة ، إذ وجد الرومان في الحميريين حلفاء لاغنى عنهم ، في تأمين تجارتهم قرب السواحل العربية[6]، لاسيّما

---

(1) رودو كوناكيس : الحياة العامة للدول العربية والجنوبية ، ص123؛ لطفي عبد الوهاب يحيى : العرب في العصور القديمة ، مدخل حضاري في تاريخ العرب قبل الاسلام، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، (بيروت، 1978م)، ص312.

(2) ينظر: الاسطخري، المسالك والممالك ، ص 26 ؛ الادريسي : نزهة المشتاق ، ص53.

(3) بافقيه: تاريخ اليمن القديم ، ص 49؛ صالح الحامد: المصدر السابق، ص 87.

(4) رودو كاناكيس: الحياة العامة للدول العربية الجنوبية، ص119.

(5) فؤاد حسنين : التاريخ العربي القديم ، ص303؛ البكر: دراسات ، ص 304.

(6) شهاب: المصدر السابق، ص126.

وان الحميريين كانوا شبه مسيطرين على الفعاليات التجارية البحرية والبرية في بلاد اليمن، وكانت عاصمتهم ظفار التي تقع بالقرب من مدينة بريم الحالية على بعد 123 كلم من صنعاء[1] ، قد حلت محل مأرب بعد افول نجم الدولة السبئية واصبحت مركزاً تجارياً مهماً وكان يصلها بالساحل طريق بري عبر اراضي المعافر الى موزا [2] ، الا ان توجه الحميريين في هذه الحقبة كان نحو التجارة البرية بسبب تحكم الرومان في التجارة البحرية، ولما كان الرومان يرغبون في إرضاء العرب في السواحل الجنوبية والغربية لضمان استمرار تجارتهم من دون مشكلات من خلال اشراكهم في حركة التبادل التجاري البحري وهذا الامر اتاح فرصة لاستمرار النشاط في بعض موانيء الجنوب والغرب لاسيّما ميناء موزا وعدن وظفار والشحر، والتي كانت مراكز مهمة للتبادل التجاري في عهد الحميرين [3]، الذين لم يكن ينافسهم في تجارة اليمن انذاك سوى الحضارمة، اما سبأ فقد اصبحت او كادت تصبح قوة محاصرة في اراضيها البرية ومحرمه من عائدات الموانئ التجارية [4] .

وعلى الرغم من ان الحميريين حاولوا استثمار التجارة الداخلية بعد تفوق الرومان البحري والتجاري، الا ان ذلك لم يحول دون اهتمامهم بالموانئ البحرية التي كانت مراكز رئيسة لاستقبال التجارة العالمية التي يقومون بنقلها برا الى اسواق بلاد الشام [5] ، فهذه الموانئ في عهدهم تنطلق منها السفن الى موانيء الهند لجلب بضائعها.

---

(1) احمد حسين شرف الدين : تاريخ اليمن الثقافي ، مطبعة الكيلاني ، (القاهرة، 1967)، ج2 ، ص 57.

(2) م.ن، ص 58.

(3) البكر: دراسات ، ص 410؛ شهاب : المصدر السابق، ص246.

(4) بافقيه: تاريخ اليمن القديم ، ص 49.

(5) رودو كاناكيس: الحياة العامة للدول العربية الجنوبية، ص119.

وكـان الحميريـون وسطـاء فـي نقـل حديـد الصـين الـى الغـرب ايضـاً [1] ، وقد شـهدت فترة حكمهم فـي اليمن احداثا جسام تمثلـت فـي تعرض الـبلاد الـى احتلالين الأول حبشـي والآخر فارسـي كمـا بينـا آنفـاً، وهـذه الاحـداث قد اثرت بصـورة مباشـرة على النشاط التجاري البري والبحري في بلاد اليمن، ولاسيّما تجارة الموانـيء البحريـة، فـبعض المـوانـيء تعـرض للـدمار اثنـاء هجـوم الاحبـاش[2] ، ومـع ذلـك فـأن بعـض موانيء السـاحل الجنوبي التـي لم تخضـع لسلطـة الاحبـاش المباشـرة كمينـائي الشـحر وظفار قد استمرت بنشاطها التجاري البحري حتى القرن السادس الميلادي.

موانيء الساحل الجنوبي:

– ميناء عدن Eudaem . an

يقع هذا الميناء على ساحل مدينـة عدن فـي الطـرف الجنـوبي الغربـي مـن بـلاد العرب الجنوبية ، فـي موقع جغرافي ممتاز على طريق الملاحـة العالميـة، إذ كـان أول مينـاء فـي طريق السفن القادمة من البحـر الأحمـر بعد عبورها مضيق بـاب المندب، كمـا أنـه أول مينـاء فـي طريق السفن الداخلـة إلـى البحـر الاحمـر، [3] وقد تميز موقـع هذا الميناء بحصـانته الطبيعيـة التـي كانـت تـوفر الأمـان للسفن الراسـية فـي مرفأه مـن تأثير العواصف والرياح الموسمية العاتية والتـي كـان هبوبهـا يعرقل حركة السفن، وقد وصـف الهمداني موقع الميناء قائلاً: "بأنه عبارة عن ساحل يحيط به جبل لم يكن فيـه

---

(1) السامر : المصدر السابق، ص11.

(2) شهاب: المصدر السابق، ص16.

(3) ابو العلا، جغرافية، ص18.

طريق فقطع في الجبل بابان[*] بزبر الحديد وصار لها (أي عدن) طريقاً في البحر ".[1]

امتاز ميناء عدن بوجود مرفأ طبيعي صالح لرسو السفن مع وجود جزيرة بالقرب منه والتي كانت تحد من تأثير الرياح الموسمية الشمالية الشرقية. [2]

وكانت تتوافر في هذا الميناء المياه العذبة، لذلك كان اصحاب السفن يفضلون الرسو فيه على ميناء اوكليس [3] ، وكانت عدن قد اشتهرت بخزاناتها المحفورة في الصخور وهي سلسلة من الاحواض المتصلة بعضها ببعض وتصل بينها قنوات حفرت على واجهات المرتفعات لتجميع مياه السيول وتوجيهها للخزانات[4].

من الصعوبة بمكان تحديد زمن نشوء ميناء عدن، غير اننا لا نشك في انه كان من موانئ اليمن القديمة أنشأه اليمنيون القدماء واسطة للاتصال مع الساحل الشرقي الافريقي في بداية الامر ثم اصبح فيما بعد مينائهم الاهم.

وقد ذكر ياقوت الحموي في معجمه ان عدن سميت: "نسبة الى عدن بن سبأ بن يشجب بن يعرب بن قحطان"، وهو اول من نزلها وعمرها، كما انشأ مدينة بقربها عرفت بـ(عدن ابين) وكانت قرية داخلة داخلية ينقل الطعام والماء منها إلى سكان ميناء عدن.

(*) كان هذا الباب يعرف باب عدن قديماً، وينسب الاخباريون شقه إلى شداد ابن عاد، في حين يخمن دارسوا النقوش والآثار اليمنية القديمة أنه شق في عهد أحد ملوك قتبان، ينظر: أبي مخرمة: تاريخ ثغر عدن ، ص19؛ فلبس : كنوز مدينة بلقيس، ص168.

(1) الصفة، ص94.

(2) The periphus .ch.26. P.32.

(3) Ibid , Ch. 26. P.32.

(4) شهاب: المصدر السابق، ص141.

وقد اطلق اليونانيون على مدينة عدن اسم يواديمون (Eudeaman) [1]، ويشير تاريخ هذا الميناء الى انه عاصر الدولة الاوسانية في القرن الخامس ق.م، وكان احد موانئها البحرية المهمة، إذ كان الاوسانيون يتاجرون من خلاله مع شرق افريقيا التي لهم في سواحلها مستعمرات تجارية على طول الساحل المقابل لسواحلهم [2] ، وعندما حل القتبانيون محل الاوسانين في هذه الاجزاء اصبح ميناء عدن تابعاً لهم، وكان القتبانيون وكما ذكرنا آنفاً قد قاموا تحسينات على الطرق التجارية ومنها اهتمامهم بالموانيء البحرية، لاسيما في مينائي عدن وموزا التابعين لهما [3] ، غير ان عصر هذا الميناء الذهبي كان في القرن الثاني ق.م، إذ اصبح تابعاً للدولة السبئية التي عرفت بنشاطها التجاري الواسع، فاصبح في هذه الحقبة على ماتفيد المصادر يضاهي ميناء الاسكندرية في العصر البلطمي [4] ، وكانت السفن الهندية والافريقية تنهي رحلتها في مرفأه ولاتتعداه شمالا عندما كان العرب الجنوبيين يتحكمون بالرحلات البحرية المباشرة للهند [5] .

لقد كان ميناء عدن ميناءاً هاماً في حركة التجارة العالمية قبل ان يكتشف البطالمه سر الرياح الموسمية، إذ كانوا قبل ذلك لا يجرؤن على الملاحة من مصر الى الموانئ الهندية بل كانوا يأتون الى ميناء عدن إذ تلتقي كل السفن في هذا الميناء المهم [6] ، وبعد ذلك الكشف تضاءلت اهمية ميناء عدن واصبح بعدئذ كما تذكر المصادر عبارة عن قريه على الشاطيء، ولم يعد سوى مجرد محطة تتوقف

---

(1) The periplus. Ch. 26. P.32.

(2) بافقيه : تاريخ اليمن القديم، ص 30؛ جواد علي ، المفصل، ج2، ص450.

(3) بافقيه ، تاريخ اليمن القديم، ص 41.

(4) سلطان ناجي ، عدن عبر التاريخ ، (بحث منشور في مجلة الاكليل، صنعاء، العدد الثاني ، 1983م)، ص138.

(5) The periplus . Ch. 26. P.32.

(6) حوراني: المصدر السابق، ص 64.

عندها السفن اليونانية القاصدة الى سواحل الهند ، ويذكر صاحب كتاب الطواف، ان الرومان تركوا في هذا الميناء في تلك الحقبة حامية عسكرية لحماية السفن الغادية والرائحة بين مصر والهند [1] .

وفي القرن الثالث الميلادي ولاسيما في فترة الصراعات الداخلية بين الممالك اليمنية تعرض ميناء عدن للخراب على يد احد ملوك حمير (شعر اوتر) الذي اقدم على تدمير مدينة الميناء للقضاء على منافستها لميناء موزا التابع للحميريين [2] ، وفيما يعتقد البعض ان الميناء دمر على يد احد اباطرة الرومان الذي اراد القضاء على تجارة اليمن البحرية.[3]

غير ان ما يمكن استنتاجه ان ميناء عدن فقد اهميته في عهد الحميريين الذين حولوا نشاطهم إلى ميناء (موزا) في محاولة منهم لاجتذاب السفن وتسيير القوافل أليه لقربه من عاصمتهم ظفار [4] ، غير ان هذا الميناء عاود نشاطه التجاري مرة أخرى في منتصف القرن الرابع الميلادي في عهد حكم التبابعه الحميرين الذين اضفى عهدهم شيئاً من الاستقرار السياسي من خلال قيامهم بتوحيد اجزاء اليمن تحت سلطتهم، [5] فاثر ذلك بالايجاب على حركة النشاط التجاري، ولاسيّما في

(1) The periplus. Ch . 26 . p. 37.

(2) جواد علي: المفصل ، ج2، ص450.

(3) بافقيه: تاريخ اليمن القديم، ص49؛ شهاب: المصدر السابق، ص126.

(4) يوسف فضل حسن: الصراع حول البحر الاحمر منذ أقدم الازمنة حتى القرن الثامن عشر ، (بحث منشور في مجلة الدارة ، العدد الثالث، الرياض، 1983م)، ص107.

(5) بافقيه : تاريخ اليمن القديم، ص49.

في الموانئ البحرية، فكان ميناء عدن في عهدهم على ما تفيد المصادر قد اصبح يعج بالحركة والنشاط التجاري وكان سوقاً رائجاً للسلع من الشرق والغرب.[1]

وفي اواخر الربع الاول من القرن السادس الميلادي خضع ميناء عدن خضع لسلطة الاحباش الذين احتلوا اليمن كما سبق الاشارة، ومع ذلك ظلت الحركة التجارية مستمرة في هذا الميناء ولم تنقطع ، ومما يؤكد استمرار نشاطه في تلك الحقبة، ما اوردته المصادر من انه كان سوقاً للتجارة البحرية معروفاً في شبه جزيرة العرب.

كان سكان مدينة عدن وميناءها قبل الاسلام معظمهم من حمير يعرفون بالحمامين والملاحين[2] ، وكانوا يعملون بالتجارة والصيد البحري وبخاصة في مجال استخراج اللؤلؤ [3] ، وهو موردهم ومعاشهم ، ذكر الاصطخري : " وعدن مدينة صغيرة ، وانما شهرتها لانها فرضة على البحر ينزلها السائرون في البحر وبها معادن اللؤلؤ..."[4] وكانت قد فرضت عليهم طبيعة ارضهم القاحلة وغير الصالحة للزراعة، العمل في البحر والتجارة .

ويذكر ان منطقة الساحل المحيطة بميناء عدن كانت تشهد قيام اسواق، وهذه الاسواق على ما يبدو اسواق متخصصة (معارض دولية) ببيع نوع من التجارات الثمينة التي يقبل عليها تجار معينين وكانت البضائع تأتي عبر ميناء عدن، وكان اهل عدن يخرجون الى هذه الاسواق للتفرج فقدوا على مايعرض فيها من سلع

---

(1) نيقولا زيادة: تطور الطرق البحرية والتجارة بين البحر الاحمر والخليج العربي مع المحيط الهندي ،(بحث منشور في مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، العدد 4 السنة الاولى ، الكويت ، 1975م)، ص 82.

(2) الهمداني: الصفة ، ص 237.

(3) الادريسي: نزهة المشتاق، ص 53.

(4) المسالك والممالك، ص 26.

وبضائع [1] ،الا ان اشهر الاسواق التي كانت تقام بالقرب من ميناء عدن هي سوق عدن الموسمي وهي احد اسواق العرب الموسمية المشهورة قبل الاسلام، كانت هذه السوق تنعقد في الاول من شهر رمضان الى عشرة يمضين منه[2] ، وكانت الطيوب من اهم مايعرض في هذه السوق على ما يذكر اليعقوبي: "من سوق عدن كان يحمل الطيب الى سائر الافاق"[3] ، وان تجار البحر لترجع بالطيب المعمول تفتخر به في السند والهند وترتحل به تجار البر الى فارس والروم[4] ، كانت هذه السوق سوقاً دولية ايضاً لما يعرض فيها من اصناف البضائع الهندية والصينية والافريقية، ولاسيّما المسك والسروج والفلفل والدار صيني والكافور والعاج [5] ، وكان التجار العرب يحملون هذه البضائع الى اسواق العرب الداخلية.

المكانة الاقتصادية لميناء عدن:

يعد ميناء عدن من الموانيء القديمة في بلاد اليمن وقد احتفظ باهميته الاقتصادية فكان بحق ثغر اليمن على الرغم من أن نشاطه التجاري كان يتراوح بين

---

(1) المرزوقي : الازمنة والامكنة، ج2، ص163؛ ابو العباس احمد بن علي بن احمد بن عبدالله القلقشندي (ت : 821هـ / 1418م)، صبح الاعشى في صناعة الانشا ، تحقيق نبيل خالد، دار الكتب العلمية، بيروت، 1407هـ /1987م ، ج5، ص9؛ سلطان ناجي: عدن عبر التاريخ، ص185.

(2) ابن حبيب: المصدر السابق، ص 266.

(3) احمد بن يعقوب بن جعفر بن واهب بن واضح اليعقوبي: (ت : 292هـ / 968م)، كتاب البلدان، المطبعة الحيدرية ، النجف، 1939م ، ص 124.

(4) المرزوقي: الازمنة والامكنه ، ج2 ، ص 164.

(5) ابن خرداذبه : مسالك الممالك ، ص91؛ الادريسي: نزهة المشتاق ، ص 53.

المد والجزر على مر العصور التاريخية لسبب ما تعرض له من اطماع داخلية وخارجية .

وقد اضفى هذا الميناء اهمية تجارية على مدينة عدن خاصة وبلاد اليمن عامة ، إذ كان من اهم موانئ الساحل الجنوبي في طريق الملاحة الدولية، إذ كانت السفن ولاسيما في عهد السبئيين والحميريين لا تتعداه فتلقي فيه بضائعها من مختلف المناشيء، كما تشحن منه بمنتجات الجزيرة العربية التي تتجمع في هذا الميناء الحيوي من مناطق انتاجها ولاسيما اللبان والبخور.

كانت عدن منفذا بحريا مهماً في جميع المراحل التاريخية التي مرت بها بلاد اليمن، وقد حرصت ممالك اليمن في السيطرة عليه والاستفادة من موقعه تجارياً، كما تظهر الاهمية الاقتصادية لميناء عدن في كونه كان ميناءاً عالمياً يستقبل السفن المختلفة وسوقاً تجارياً حافلاً بعرض اصناف السلع العالمية في عصور ما قبل الاسلام.

موانئ ساحل حضرموت

- ميناء قنا : Qana

موقع الميناء واهميته التجارية:

يقع ميناء قنا على مرتفع من الارض بالقرب من مدينة ميفعه [*]، الى الشرق من ميناء عدن ويعرف ايضا بـ(حصن الغراب) وهو ميناء حضرموت الرئيسي [1] ويحتضن هذا الميناء خليجين صغيرين، فهو يقع على نتؤ ينتهي الى بحر العرب [2] .

شكل مرفأ قنا البحري مركزاً ستراتيجياً لمراقبة السفن القادمة والمغادرة منه، يبلغ طول المرفأ على ما يذكر صاحب كتاب الطواف: "ميلاً ونصف، بينما عرضه ميل تقريبا" [3] ، وميناء قنا صالح لرسو السفن وكان يقارب ميناء عدن في مزاياه ولا يظهر هناك مدخل للميناء وربما هناك قوارب او عبارات صغيرة تنقل البضائع في مرسى السفينة الى رصيف الميناء [4] ، لذلك فأن (قنا) على ما يبدو كأنها لسان جبلي يمتد من الساحل الى البحر في الاتجاه الغربي الشرقي ويلامسه في جبهته الجنوبية النتوء الجبلي المستدير الشكل [5] .

(*) (ميفعه، بلدة بين مستنقع واهوار الا انها ليست على الساحل بينهما مرحلة)، ينظر: الزبيدي: تاج العروس، مادة يفع.

(1) حوراني: المصدر السابق، ص 82؛ شهاب : المصدر السابق ، ص148.

(2) نلسون: التاريخ العربي القديم ، ص 71 .

(3) The periplus. Ch.27, p.32.

(4) شهاب، المصدر السابق ، ص250؛ خالد باوزير: موانئ ساحل حضرموت ، دراسة اثنو اثرية ، ط1، مطابع الشمال، (عمان، 1996)، ص38

(5) بيرين : اكتشاف جزيرة العرب، ص351؛ باوزير : المصدر السابق ، ص36.

ويتضح ان موقع قنا كان يمتاز بقربه من عاصمة حضرموت (شبوه) ويتصل بها بطريق امن، [1] وهو قريب في الوقت نفسه من مرتفعات انتاج اللبان كما ان خليج قنا كان يوفر الامان للسفن الراسية فيه ويحافظ عليها من شدة العواصف. [2]

وتسمية ميناء قنا ماتزال مثار جدل عند الباحثين فكلمة قنا تعني سماد او سماديه ويظن ان هذه التسمية لها علاقة بالمستنقعات التي توجد في جزيرة الحلانية المقابلة لقنا من جهة الغرب [3] .

اما تسميته بحصن الغراب فيعتقد انه جاء نسبة الى قبيلة حميريه سكنت الموقع ولسبب ما هاجرت من موقعها حصن الغراب (قنا) الى منطقة شرق الشحر ودخلت ضمن الاتحاد العشائري الحمومي وتعرف هذه القبيلة الى اليوم بـ(بيت غراب). [4]

لايوجد زمن يمكن تحديده لنشوء هذا الميناء الا اننا يمكن ان نعده من موانئ الجنوب القديمة ويمكن ان نستدل على قدمه من ورود ذكره في التوراة في سفر حزقيال، فقد ورد اسم قنا (كنا)،[5] على انه من بين اهم الموانيء التي يتم عبرها التبادل التجاري بين شمال الجزيرة وجنوبها، وكذلك ورد اسم الميناء في النقوش القديمة، والتي تم العثور عليها في قلعة حصن الغراب. [6]

---

(1) اوليري: المصدر السابق، ص 121؛ شهاب، المصدر السابق، ص250.

(2) احمد عوض باوزير : حولية حضرموت، تعريفات تاريخية لمدن الساحل المكلا والشحر والغيل، 1984 ، ص 30.

(3) بطرس قرياز نفيش: الدراسات التاريخية والاثنوغرافية في حضرموت ، المركز اليمني للابحاث ، ترجمة عبدالعزيز بن عقيل، 1985، ص 21.

(4) باوزير: حولية حضرموت، ص 32.

(5) سفر حزقيال: الاصحاح ، 24/23/27.

(6) بافقيه: تاريخ اليمن القديم ، ص 191.

وكان ميناء قنا مركزاً تجارياً مهماً لتصدير اللبان (المحصول الاساسي)، الذي كان يزرع في مرتفعات حضرموت، وكان ينقل الى الميناء على ظهور الجمال او الارمات الجلدية او في القوارب حيث سوق اللبان قرب الميناء [1] ، وقد اشار صاحب كتاب الطواف، الى ان قنا كان ميناءاً وسوقاً مزدهره في القرن الاول الميلادي[2]، وكانت قنا ميناء ملك حضرموت (العذ اليازوس) والمعروف بـ(ملك اللبان) وهذا الملك كان يقيم في (شبوه) العاصمة وهي مستودع لخزن السلع الحضرمية المهمة كالبان والمر [3] ، وتشير بعض الدراسات الاثرية ان الميناء تعرض للخراب في القرن الثالث الميلادي على يد الملك الحميري (شعراوتر) الذي هاجم ملك حضرموت وسيطر على شبوه وحطمها واسر ملكها ثم شن هجوم عسكري على الميناء وحطمه واحرق المرافق التابعة له بما في ذلك المعابد ومستودعات اللبان[4] ، غير ان الميناء عاود نشاطه فيما بعد واستمر حتى القرن السادس الميلادي، وقد تم تشييد اماكن وبنايات على انقاض المباني التي تحطمت، وتشير بعض النقوش التي تم العثور عليها من تلك المنطقة الى احداث القرن الخامس والسادس الميلادي إذ فترة احتلال الاحباش لليمن، ويشير النص ايضا الى بناء القلعة بعد ان دمرها الاحباش[5] ، وقد عاصر الميناء في مرحلة وجوده الملك (شمر يرعش) في الدور المعروف (بدور سبأ وذي ريدان وحضرموت ويمنات) [6] ،

---

(1) حوراني: المصدر السابق، ص 82.

(2) The periplus. Ch .p.

(3) نلسن: التاريخ العربي القديم ، ص275.

(4) آرام اكوبيان : التنقيبات الأثرية في ميناء قنا القديم من كتاب حضرموت ، 1987م، ص41؛ قريازنفيش: حضرموت القديمة والمعاصره، ميناء قنا الابحاث الميدانية ، اكاديمية العلوم السوفيتية (البعثة اليمنية المشتركة للآثار، ترجمة عبدالعزيز بن عقيل، المركز اليمني)، ج1، ص 23-29.

(5) بافقيه: تاريخ اليمن القديم ، ص 49.

(6) رودو كاناكيس: الحياة العامة للدول العربية الجنوبية، ص117.

وكذلك عصر التبابعة الذين وحدوا بلاد اليمن، ويمكن ان نتثبت الاهمية الاقتصادية لهذا الميناء في كونه مركزاً لتصدير اللبان وكان قد شكل مع ميناء الشحر اهم المنافذ البحرية للدولة الحضرمية ومن بعدها الحميرية في القرن السادس الميلادي، وكانت السفن تنطلق من هذا الميناء وتقصد السواحل المصرية وكذلك السواحل الهندية والافريقية، (ينظر خارطة رقم 1)، كما كانت البضائع ترد الى هذا الميناء من مصر ومن بينها القمح والشعير والملابس والقصدير وغيرها من البضائع. [1]

- ميناء الشحر

موقع الميناء واهميته التجارية:

يقع ميناء الشحر على ساحل بحر العرب، على الخط الساحلي المعروف بساحل الشحر ومنه اخذت الشحر اسمها [2] ، وهذه التسمية مختلف في اصلها، فالشحر جمع شحره وهي سيل الماء وتطلق الكلمة قديما على منطقة الساحل المذكور [3] ، كما يقال لها السوق لكونها منفذاً تجاريا لصادرات حضرموت الداخلية التي كانت تأتي بها القوافل من ظفار الى شبوه ثم الى سوق الشحر ومنها الى الخارج . [4]

---

(1) البكري: معجم ما استعجم ، ج، ص؛ جواد علي : المفصل ، ج2، ص64.

(2) باوزير: حولية حضرموت، ص 70.

(3) بافقيه: في العربية السعيده، دراسات تاريخية قصيرة، مركز الدارسات اليمنية ، صنعاء ، 1987 ، ص 51.

(4) الهمداني: الصفة، ص90.

وكانت الشحر تعرف في النقوش اليمنيه (يمن الساحل)[1] ، وسميت كذلك بالاسعاء نسبة الى وادٍ بها يعرف بهذا الاسم [2] .

ومدينة الشحر قصبة بلاد مهره تقع الى الجنوب من حضرموت وارضها عبارة عن الساحل الممتد على بحر العرب بين اليمن وعمان وقد تضاف لعمان احياناً فيقال (اشحر عمان) [3] .

لاشك في ان ميناء الشحر كان من الموانيء الحضرمية التي اقترنت بنشاط الحضارمة في هذا الجزء، فالدولة الحضرمية وكما بينا سابقاً من الدول القديمة التي ظهرت في منطقة الساحل الجنوبي الشرقي من بلاد اليمن ، الا ان نشاط هذا الميناء لم يتضح الا في مطلع القرن الرابع الميلادي [4] ، بعد ان انتقل مركز تصدير اللبان من ميناء قنا الى ميناء الشحر، ففي هذه الفترة استولى السبئيون والحميريون بالدور المعروف بـ(سبأ وذي ريدان) على ميناء قنا، فتحول مركز تجارة الحضارمه الى ساحل الشحر، وقد تمكن الحضارمة من ضمان هذا التحول، لان الاجزاء الشرقية من حضرموت وهضابها الى ظفار تتكاثر فيها اشجار اللبان وهي مصدر للثروة والاقتصاد. [5]

تحالفت قبائل حضرموت الحموم وقبيلة ال الغراب التي نزحت في هذه الفترة الى مناطق الشحر بعد استيلاء الحميرين على ميناء (قنا) موطنها الاصلي[6]، وهذا الامر زاد الحضارمة قوة وتماسك، ففي الوقت الذي كان فيه ميناء (قنا) مزدهراً

---

(1) باوزير: موانئ ساحل حضرموت، ص33.

(2) شهاب: المصدر السابق، ص256.

(3) البستاني، القاموس المحيط، ج3، ص 77.

(4) محمد عبدالقادر بامطرف: الرفيق النافع على درب منضومتي الملاح ، مطبعة السلام، عدن، 1972، ص 75.

(5) دائرة المعارف الإسلامية ، (مادة حضرموت) .

(6) بامطرف: المصدر السابق ، ص 20.

كونه البوابة الرئيسة لحضرموت للصادرات والواردات مع العالم الخارجي من العاصمة شبوه ومن الممالك الاخرى القريبة (تمنع ومأرب)[1]، كانت الشحر وميناءها التجاري حلقة الوصل بين حضرموت الشرقية وبين الهند من جهة والخليج العربي وافريقيا الشرقية ومصر من جهة اخرى ، لذلك فأن الشحر كانت مركزاً اسهم بدور مهم في فترات قديمة ووسيطة. [2]

وقد شهد ميناء الشحر ازدهاراً في النشاط التجاري، لاسيّما في عهد الدولة الحضرمية التي استمرت بنشاطها على مايبدو بسبب انشغال الحميريين بالفتوحات الخارجية، فوجهت جهودها الى العناية بالنشاط التجاري الخارجي وبذلوا الجهود لتوثيق الصلات التجارية مع الهند وسواحل افريقيا والجزيرة العربية وبلاد فارس واصبحت الشحر في تلك الحقبة تشهد حركة تجارية مستمرة في جنوب الجزيرة العربية . [3]

وباستيلاء الاحباش على مملكة حمير لم يمتد نفوذهم الى مدينة الشحر التي ظلت مستقلة تماماً وكذلك بعض الاجزاء التابعة لها في حضرموت [4] ، وبعد طرد الاحباش خضعت منطقة ساحل حضرموت الى سلطة (سيف بن ذي يزن) الذي كان يعمل تحت سلطة الفرس [5] ، الا ان سلطة سيف لم تستمر إذ قدمت الى حضرموت قبيلة كنده في القرن السادس الميلادي من عمان وبسطت نفوذها على الساحل وميناء الشحر. [6]

---

(1) بافقيه: تاريخ اليمن القديم، ص 191؛ دائرة المعارف الاسلامية ، (مادة حضرموت).

(2) صلاح البكري: في جنوب الجزيرة العربية، مطبعة مصطفى البابي الحلبي، (القاهرة، 1969)، ص 42.

(3) م.ن ، ص 42.

(4) الصالح الحامد: تاريخ حضرموت، ص 109–110 ؛ محمد احمد الشاطري: ادوار التاريخ الحضرمي، مطابع دار الكتب، (بيروت، 1950)، ج1، ص 46.

(5) بامطرف، المصدر السابق، ص 246.

(6) م.ن، ص 246.

دخلت كنده في صراع مع قبيلتي الحموم وبيت غراب وقبيلة مهره وهذه القبائل كانت تسكن حضرموت قبل مجيء كنده اليها، وقد استطاعت كنده ان تهزم هذه الجبهة القبلية [1] ، واستقرت بها الحال في منطقة (القرية) على ساحل مدينة الشحر بالقرب من الميناء، ومازالت اثار هذه القرية باقية الى الان. [2]

المكانة الاقتصادية لميناء الشحر:

تمتع ميناء الشحر باعتباره من الموانئ القديمة بمكانة اقتصادية متميزه في بلاد الشرق انذاك وتكمن اهميته في كونه ميناءاً وسوقاً تجارياً مهماً على طريق المواصلات التجارية القديمة، وهو احد الموانئ التي تنطلق منها السفن نحو الهند وافريقيا محملة بالتوابل والبخور (ينظر خريطة رقم 1) ، وكذلك يستقبل سفن تلك البلاد [3] ، فضلا عن كونه يعد المنفذ البحري الرئيس لسكان وادي حضرموت ، ولا يوجد منفذ لهم غيره بعدما فقد (قنا) مكانته كما اشرنا سابقاً، وكان من يتحكم فيه يتحكم بامور الشحر ويعرف عند الحضارمة (بقابض الحنجور) [4] .

وقد أدت هذه الحركة التجارية المستمرة والتنوع في التجارات الى ان يكون هذا الميناء بمثابة ميناء (ترانزيت) [5] ، وكان من اثر تلك الحركة التجارية والتنوع الاقتصادي ان ازدهرت الاسواق في ساحل الشحر وتميزت بمعروضاتها العالمية وكان اشهر اسواقها سوق الشحر الموسمي وهو احد اسواق العرب الموسميه قبل

---

(1) الشاطري : المصدر السابق، ص 47.

(2) الهمداني: الصفة ، ص171؛ ايفاهويك: المصدر السابق، ص130.

(3) عبدالله بن محمد بن عبدالله بن ابي بكر : نشر النفحات المسكين في اخبار الشحر المحميه (مخطوط رقم 2201) مجموعة الكاف ، (مكتبة الاحقاف ، بريم، ص1265).

(4) اربي سارجنت: مصادر التاريخ الحضرمي، ترجمة سعيد عبدالخير التوبان، جامعة الكويت، 1990 ، ص 140.

(5) الشاطري، المصدر السابق، ص 53.

الاسلام الذي كان يقام في ظل الجبل الذي عليه قبر النبي هود عليه السلام [1] ، ولا يستبعد ان يكون قيام هذا السوق له علاقة بهذا المكان الديني، فالعرب شاع عندهم قيام الاسواق قرب الاماكن الدينية قبل الاسلام.

وكانت السوق تنعقد في النصف من شعبان [2] ، وتستمر الى نهاية الشهر [3] ، والى جانب هذه السوق كانت قبيلة مهرة قد اقامت لها سوقاً بعد ان استطاعت السيطرة على المنطقة الساحلية المحيطة بميناء الشحر لمنافسة السوق الموسمية المعروفة، غير انها لم تفلح في ذلك [4] .

- ميناء رأس فرتك

موقع الميناء ونشاطه:

يقع هذا الميناء الى الشرق من ميناء (قنا) (ينظر خارطة رقم 2)، على ساحل بحر العرب بين ميناء قنا وميناء الشحر، وهو احد الموانئ التي ذكرها صاحب كتاب الطواف اثناء حديثه عن موانئ الساحل الجنوبي، ولم يكن ميناء رأس فرتك ميناءاً دولياً مشهوراً كميناء (قنا)، انما كان ميناءاً محلياً يختص بشحن اللبان من ارض اللبان في حضرموت . وفيه مستودعات ومخازن لتخزين محاصيل اللبان حتى يحين وقت شحنها الى ميناء قنا[5] ، ولم يكن لهذا الميناء أي تعامل تجاري يذكر مع السفن الاجنبية، اذ اقتصر تعامله مع السفن العربية التي كانت تتاجر مع الساحل العماني وسواحل شرق افريقيا [6] ، ومع ذلك فقد ذكر بليني، انه كانت تنطلق منه الرحلات المباشرة بين مصر والهند حيث كانت بعض السفن تسير

---

(1) ابن حبيب ، المحبر، ص 265.

(2) م.ن، ص 265.

(3) المرزوقي: الازمنة والامكنة، ج2، ص 163.

(4) بامطرق: المصدر السابق، ص 39.

(5) The Periplus. Ch . 30 . p. 33.

(6) Ibid. Ch. 30, p.33.

بمحاذاة الساحل من رأس فرتك وتنطلق منه الى السواحل الهندية، وربما كان بليني يقصد (خليج رأس فرتك) وليس الميناء خاصة وان وصول السفن المصرية كانت تأتي الى هذا الميناء قبل جمع محصول اللبان [1] ، وباستثناء اشارة بليني لم نجد لهذا الميناء نشاطاً تذكره المصادر في الفترة القريبة من ظهور الاسلام ، لاسيما بعد انتقال نشاط الحضارمة البحري إلى ميناء الشحر أثر تدمير ميناء قنا على يد الحميريين وسيطرة الاحباش على المنطقة الساحلية.

- **ميناء ظفار Moshca**

موقع الميناء واهميته التجارية:

يقع هذا الميناء على ساحل بحر العرب في الطرف الجنوبي الشرقي منه، الى الشرق من ميناء الشحر [2] ، وهو ميناء مدينة ظفار والتي تعرف ايظاً بـ(ظفار الساحل)، واليها ينسب القسط وهو العود الذي يتبخر به وكانت قد اشتهرت به رغم انها لم تنتجه وانما كان يجلب اليها من الهند [3] .

كان هذا الميناء في فترة عصور ما قبل الاسلام، احد موانئ الحضارمه ومن بعهدهم الحميريين [4] ، وهو اليوم يقع ضمن حدود سلطنة عمان [5] ، واشار اليه صاحب كتاب الطواف باسم ميناء (موشا) [6] .

---

(1) Groom. Frankincense and myrrh p.p.152-153.

(2) وزارة الاعلام: المنطقة الجنوبية ظفار (سلسلة سلطنة عمان ومسيرة الخير) نشر وزارة الاعلام ، (سلطنة عمان ، 1987م) ، ص 20-21؛ شهاب: المصدر السابق، ص256.

(3) الزبيدي: تاج العروس، مادة (ظفر).

(4) حوراني: المصدر السابق، ص 139.

(5) وزارة الاعلام: المنطقة الجنوبية ظفار، ص 21.

(6) The Periplus, Ch. 32, p.35.

يمتاز هذا الميناء بمرفأ طبيعي لرسو السفن العائدة من المحيط الهندي في طريقها الى باب المندب والبحر الاحمر [1] ، وهذا الموقع الجغرافي يمثل اقرب الموانيء العربية الى سواحل الهند الشرقية، فهو اقرب من عدن ومن الشحر مما اضفى عليه اهمية بحرية وتجارية. [2]

وقد ساعدت الرياح الموسمية على نشاط هذا الميناء لاسيما مع الهند وشرق افريقيا ومصر، وقد حددت هذه الرياح موعد الرحلة شرقاً الى الهند في منتصف شهر تشرين الثاني، إذ تصل السفن اليها من نيسان وتبدا العودة من ايلول وكانون الثاني وتصل في شباط وآذار. [3]

اما الرحلة الى شرق افريقيا فأن موعدها كان في الغالب في شهر كانون الثاني، إذ تنطلق نحو السواحل الافريقية وقد تستغرق الرحلة شهراً حتى تصل الى موانيء شرق افريقيا [4] .

لم يتم التثبت من زمن نشوء هذا الميناء، الا انه في ضوء ماذكره بعض الكتبه اليونانيين كبطليموس الذي ذكره باسم (موس بورتس)(moschaporths) [5]، وما افصحت عنه التنقيبات الاثرية التي عثر عليها في موضع الميناء، والتي تعود الى القرن الاول ق.م [6] ، يتبين ان هذا الميناء كان احد موانئ الحضارمة لتصدير اللبان الى جانب ميناء الشحر في تلك الحقبة وربما كان مزدهراً في زمن ملك البان (العذبلط). [7]

---

(1) تاريخ عمان البحري، ص 40.

(2) شهاب: المصدر السابق، ص 250.

(3) تاريخ عمان البحري: ص 91.

(4) م . ن ، ص 92.

(5) اوليري: المصدر السابق، ص117.

(6) بوريس زاريتر: التنقيبات الاثرية في محافظة ظفار ، ترجمة عبدالله الخراصي ، مجلة نزوي ، العدد الثاني ، سنة 1995 ، ص 10-12.

(7) The Preiplus, Ch.32. p.35.

وكان هذا الميناء قد اصبح في زمن الحميريين مختصاً بتصدير هذه المادة، حيث تكثر اشجار اللبان في الجبال الغربية من مدينة ظفار وكانت هذه المادة لاتحمل الى غيره من الموانئ في هذه الحقبة [1] ، وكانت تتبع الميناء قرية يعتقد أن تاريخ نشوئها يرجع الى القرن الاول ق. م ، حسب ما جاء في الكتابات التي عثر عليها في هذا الميناء التي تتحدث عن مشروع اقامة المستوطنة واسكان ثلث سكان شبوة فيها، وقد استمر نشاط هذا الميناء حتى القرن السابع الميلادي كما يتبين من الآثار المكتشفة في موضعه[2] .

الاهمية الاقتصادية لميناء ظفار :

كانت مدينة ظفار قديما موطن اللبان والمر كما سبق التنويه، إذ تمثل هذه المنطقة احد المصادر الرئيسة لتزويد العالم القديم بالتوابل والبهارات ولايزال محصولها من البخور وافر ويصدر الى الهند [3] ، واجود اصناف لبانها يعرف بلبان بلبان (لقط) ويليه لبان (رسيمي) [4] .

ويبدو ان تجارة تصدير اللبان كانت حكراً لهذا الميناء لاسيما في عهد سيطرة الحميريين على هذه المدينة ولم يكن يسمح بأن تحمل لغيره من الموانيء المجاورة كما اسلفنا ، وربما كان ذلك في فترة سيطرة الاحباش على الجهات الغربية من اليمن في القرن السادس الميلادي وهي فترة ازدهار النشاط في هذا الميناء ، إذ خضعت الموانيء الغربية لشبه جزيرة العرب، كذلك مينائي عدن وقنا الى سلطة الاحباش المباشرة في حين ظلت موانيء الشحر وظفار تمارس نشاطها بعيداً عن تأثير سلطتهم المباشرة ، وليس من المستبعد ان يكون احتكار تجارة اللبان يدخل ضمن

---

(1) جواد علي: المفصل ، ج2 ، ص 245.

(2) بوريس زاريتر: التنقيبات الاثرية ، ص 13.

(3) بافقيه: تاريخ اليمن القديم ، ص 191؛ حوراني ، المصدر السابق، ص 39.

(4) اوليري : المصدر السابق، ص117.

مقاومة اليمنيين للاحباش وعدم اعطائهم الفرصة في التحكم بمنتجات وموارد هذه المنطقة والافادة منها اقتصادياً.

كذلك تظهر اهمية ميناء ظفار ايضا من خلال وقوعه على خطوط المواصلات البحرية مما جعل السفن الداخله والخارجه من البحر العربي تتوقف عنده للتزود بالماء والزاد، إذ كان الماء العذب من اهم الموارد الطبيعية لمدينة ظفار التي زادت من اهمية هذا الميناء [1] ، وكانت السفن القادمة من ميناء قنا تتوقف في هذا الميناء للتزود بالمؤن قبل استمرارها بالرحلة الى الهند، كما كانت السفن القادمة من الهند تتوقف فيه للاستراحة والتسويق واحياناً تقضي فيه فصل الشتاء اذا جاء قدومها متأخراً فيبيع تجار الهند في هذه الميناء مع ممثلي (ملك اللبان) انفسهم وقمحهم لقاء حصولهم على اللبان. [2]

- جزيرة سقطره

من الجزر القريبة من السواحل العربية الجنوبية والتي كانت لعرب الجنوب نشاط بحري وتجاري فيها جزيرة سقطره.

تقع هذه الجزيرة قبالة سواحل اليمن الجنوبية وتتصل ببلاد اليمن من جهاتها الشمالية [3] ، إذ المسافة بينها ليست بالطويلة ، مما سهل اتصالهم بها، واستيطانهم لسواحلها منذ زمن مبكر.

وارض جزيرة سقطره واسعة المساحة [4] الا ان معظم اراضيها عبارة عن

---

(1) محمد عبدالستار عثمان: مدينة ظفار ، سلطنة عمان، دراسة تاريخية اثرية معمارية، دار الوفاء للنشر والتوزيع ، الاسكندرية ، 1999، ص 32.

(2) بافقيه: تاريخ اليمن القديم، ص 192.

(3) ياقوت: معجم البلدان، ج3، ص 227.

(4) الادريسي: نزهة المشتاق، ص 50.

صحراء قاحلة مما قلل من وجود الاراضي الصالحة للزراعة فيها ما خلا اشجار الصبر وهي اشهر ما موجود فيها من منتوج [1] .

كان السكان في هذه الجزيرة يتركزون في منطقة الساحل [2] ، التي ربما هي افضل اجزاء هذه الجزيرة ارضاً ومناخاً وموردا لقربها من البحر وثرواته. فاستقروا بها وكانة معظمهم اول الامر من عرب اليمن من المهريين الذين قدموا من منطقة الساحل الشحري [3] ، ثم سكن الى جانبهم مجموعة من الهنود ، وقد اظهرت نتائج البعثة السوفيتية اليمنية وجود صلة بين اللغة السقطرية وبين اللغات الهندية القديمة من جهة وبينها وبين اللغات القديمة في جنوب شبه الجزيرة العربية مثل اللغة المهرية [4] ، كما سكنها مجموعة من اليونان والفرس الذين جاءوا اليها لغرض التجارة ثم استقرت بهم الحال واصبحوا من سكانها. [5]

كما تميزت جزيرة سقطره عن باقي جزر المحيط الهندي بسعة مساحتها وقيمة منتوجها ، لاسيما من الصبر السقطري والثروات البحرية الملتقطة من شواطئها على المحيط الهندي [6] ، فضلا عن موقعها البحري على خطوط المواصلات البحرية الذاهبة للهند ، الذي جعلها تقع في نهاية خليج عدن واشارفها على القرن الافريقي

---

(1) بافقيه: تاريخ اليمن القديم، ص 192.

(2) جامعة عدن : جزيرة سقطري (مشروع البحوث الميدانية تقرير البعثة العلمية السوفيتية اليمنية، قسم الجغرافيا والاحياء، كلية التربية)، ص 5.

(3) بافقيه : تاريخ اليمن القديم ، ص192.

(4) جامعة عدن: المصدر السابق، ص6.

(5) ياقوت: معجم البلدان، ج3، ص 227.

(6) حمزة علي : تاريخ الجزيرة اليمنية، (بيروت، 1974م)، ص30.

وغرب المحيط الهندي وهي أهمية استمرت طوال فترات تاريخها [1] ، وقربها من شبه القارة الهندية.

وقد خضعت هذه الجزيرة في معظم الفترات الى سلطة الملوك الحضارمة، فقد ذكر انها كانت في القرن الاول الميلادي تابعة لسلطة ملك اللبان [2].

وكان تجار موزا يأتون اليها وبها تمرّ ايضا السفن الهندية قادمة بالأرز والقمح والاقمشة وعدداً صغيراً من الجواري وان اصحابها كانوا يبادلون ذلك بكميات في اغطية السلاحف، وفيها تقام اسواق يحضرها تجار البحر وتعرض فيها بضائع متنوعة ومن مختلف المناشئ [3] .

ويبدو أن مميزات هذه الجزيرة البحرية والتجارية قد جذبت اليها انظار الطامعين في السيطرة على تجارة المحيط الهندي، لاسيّما اليونان والرومان والفرس، فقد ذكر ان الهنود اول من غزا الجزيرة واستقروا بها زمناً طويلاً وبنوا لهم فيها صنماً عظيماً [4] ، ومن بعدهم اليونان في عهد الاسكندر المقدوني الذي ارسل مجموعة من جنده بايعاز من معلمه (ارسطو) طالبين للسيطرة على هذه الجزيرة وطرد سكانها العرب بذريعة انهم لا يقدرون اهمية وقيمة اشجار الصبر ذات المنافع العظيمة [5] ، ، وهي ذريعة تخفي في باطنها مآرب الاسكندر التوسعية التي لم يكتب لها النجاح ، كما ذكر ان بطليموس الثاني كان قد ارسل مجموعة من اليونانيين ايضاً الى الجزيرة يعتقد البعض انهم كانوا تجارا وليسوا غزاة .

---

(1) جامعة عدن : جزيرة سقطري (مشروع البحوث الميدانية تقرير البعثة العلمية السوفيتية اليمنية، قسم الجغرافيا والاحياء، كلية التربية)، ص 9.

(2) حوراني: المصدر السابق ، ص 83.

(3) بافقيه: تاريخ اليمن القديم، ص 192 ؛ حوراني: المصدر السابق، ص 63.

(4) جامعة عدن: المصدر السابق ، ص10.

(5) ياقوت : معجم البلدان ، ج3 ، ص 227.

وفي عهد الرومان كانت سقطرة احدى المستعمرات التجارية الرومانية واقاموا فيها حامية عسكرية لضمان مصالحهم التجارية هناك، كما اقاموا فيها كنائس مسيحية ونزلها المبشرون المسيحيون.

وفي القرن السادس الميلادي خضعت لسلطة الفرس الساسنيين الذين كانوا ينافسون الروم والاحباش في السيطرة على تجارة المحيط الهندي والجزر الواقعة فيه.
[1]

---

[1] حوراني: المصدر السابق، ص 63؛ حمزة علي : تاريخ الجزر اليمنية، ص45.



1- موانئ شمال الحجاز .
2- موانئ ساحل تهامة الحجاز .
3- موانئ ساحل تهامة اليمن .

موانئ الساحل الغربي

طبيعة النشاط التجاري البحري في الساحل الغربي

يحد شبه جزيرة العرب من جهة الغرب البحر الاحمر الذي يتوسط منطقتين لعلهما من اقدم بقاع الارض التي عهدت بالانسان.[1] وهو فرع من المحيط الهندي اوله يمتد من بلاد البربر (الصومال الحالية) والسودان وعدن ثم يمتد شمالاً إلى مدينة القلزم ومنها سمي بالقلزم،[2] وفي قصة تكوينه روايات متعددة غير متفق عليها من قبل الباحثين، فبعضهم يرى انه تكون ننتيجة الانكسارات الارضية التي شهدتها المنطقة العربية التي سبق الحدي عنها في قصة تكوين الخليج العربي، فأدت الى تكوين البحر الاحمر على هيئة ثعبان منتصب ذي قرنين يمتد من الشمال الى الجنوب اما باقي جسمه فأنه البحر العربي وقد حدث ذلك في الزمن الجيولوجي الثالث من الازمنة الجيولوجية [3] .

وهناك من يرى انه كان بحيرة في الاصل وكانت افريقيا وبلاد العرب قطعة واحدة وعند جنوب هذه البحيرة مضيق يعرف الآن بمضيق باب المندب، فاتصل البحر العربي بالبحيرة فتكون البحر الاحمر [4]، بينما تشير احدى الروايات التي يشوبها شيء من الاسطورة الى ان البحر الاحمر كان في سالف الزمان ارضاً وبلاداً مزدهرة، إذ اقدم احد الملوك على اغراقها بعد ان شق في الجبل القائم عند مضيق باب المندب قناة صغيرة تتصل ببلاد العرب فتدفقت مياه البحر بأجمعها الى داخل هذه الاراضي مكونة البحر الاحمر[5].

---

(1) وليد محمد جرادات: الاهمية الستراتيجية للبحر الاحمر بين الماضي والحاضر، دار الثقافة (الدوحة ، 1986)، ص35.

(2) ياقوت: معجم البلدان، ج1، ص344؛ دائرة المعارف الاسلامية، م6، ص296.

(3) دائرة المعارف الاسلامية، ج6، ص296.

(4) ياقوت: المصدر السابق، ج1، ص344؛ اوليري المصدر السابق، ص39.

(5) ياقوت: المصدر السابق، ج1، ص344؛ الزبيدي، تاج العروس، مادة ندب.

ولا شك في أن الرأي الاول هو اقرب الآراء الى منطق العقل العلمي في تفسير تكوين البحر الاحمر، فضلاً عن أنه يوافق ما تؤكده الدراسات العلمية في هذا المجال.

اطلقت على البحر الاحمر مسميات عديدة من قبل الشعوب المطلة على سواحله، فقد اطلق عليه العبرانيون منذ القدم اسم (هايم) ومعناه البحر وعرف عندهم ايضاً ببحر سوف [1] ، كما عرفه المصريون القدامى باسم البحر الاخضر[2] ، وعرفه اليونانيين ايام الاسكندر باسم الخليج العربي، فيما اطلق عليه البلدانيون العرب اسم بحر القلزم نسبه الى مدينة قديمة التي تقع في اقصى الحافة الشمالية منه وتعرف بـ (كليسما) (Clusma)،[3] وقيل أيضاً انه كان يسمى في كل موضع يمر به باسم ذلك الموضع [4] .

لم يكن البحر الاحمر كالبحر العربي والخليج العربي في مواصفاته البحرية من حيث صلاحيته للملاحة، وتوفير الامن في سواحله، فقد عرف عنه كثرة الشعاب المرجانية المنتشرة على شاطئيه، كما عرف عنه ايضاً كثرة التيارات الهوائية العاتية والعواصف التي تهاجم السفن مما جعل السفن التي تسير فيه الى السير بمحاذاة السواحل نهاراً واذا جنّ الليل توقفت ورست بين الحواجز المرجانية. [5]

وعلى الرغم من ان البحر الاحمر قد شكل عامل فصل بين الاجزاء الواقعة على شاطئيه والحضارات التي قامت فيها بشعابه وجزره الخفية المتربصة وبرياحه الهوجاء، فاننا نجد سكان هذه الشواطئ لم يستسلموا لمعضلاته وصعابه. وسنرى لاحقاً جرأة واقدام الملاحين العرب في خوض غمار هذا البحر وتطويعه وتذليل مصاعبه يشهد فيها بعد نشاطاً بحرياً وتجارياً ملحوظاً ويسهم اسهاماً كبيراً في حركة

---

(1) العهد القديم: سفر التكوين، الاصحاح العاشر.

(2) الهمداني: الصفة، ص37؛ دائرة المعارف الاسلامية، م6، ص290.

(3) دائرة المعارف الاسلامية، م6، ص290.

(4) الاصطخري: المصدر السابق، ص30؛ ياقوت ، المصدر السابق، ج1، ص344.

(5) يحيى : العرب ، ص203؛ حوراني: المصدر السابق، ص235.

التبـادل التجـاري والاتصـال الحضـاري بـين الامـم والشـعوب القاطنـة علـى شـواطئه والقوى الخارجية الطارئة عليه. [1]

ان طبيعـة الاهـوال فـي هـذا البحـر قـد نسـجت حولـه الكثيـر مـن الاسـاطير العجيبـة مثل وجود جبل المغنـاطيس الذي يجتذب السفن والتـي تدخل في صناعتها المسامير [2] ، ومن المرجح ان هذه القصص ربما كانت قد اقترنت بشعور العداء الذي كانت تكنه القبائل العربية الساكنة في سواحل هذا البحر للقوى الاجنبية التي احتلت هذا البحر مثل البطالمة والرومان والروم البيزنطيين، إذ كانت سفن هؤلاء تدخل في صناعتها المسامير في حين كانت السفن العربية خالية من المسامير، فكان يراد بهذه الشائعات احداث الرعب في قلوب الملاحين الاجانب الذين يجهلون طبيعة جزر هذا البحر، كما ذكر ان فيه جزيرة فيها حيوان يتجسس اخبار الرجال وفيه اسماك كبيرة الحجم يبلغ طولها اكثر من مئتي ذراع او وجود حيوانات بحرية عجيبة اخرى معظمها تشير الى تأثر الناس بطبيعة هذا البحر المخيفة واحوال جزره الغامضة [3] .

تعرف المنطقة الساحلية الموازية لامتداد البحر الاحمر في الجانب الشرقي منه بمنطقة ساحل تهامة، واسمها مشتق من التهم أي (شدة الحر) وهو ما تمتاز به تلك المنطقة [4] ويفصلها عن داخل شبه الجزيرة العربية سلسلة جبال السراة [5] . اذ تشمل تهامة المنطقة الساحلية الغربية لشبه جزيرة العرب وتمتد من اقصى الجنوب إلى خليج العقبة في الشمال، [6] ومساحة هذه المنطقة يختلف عرضها باختلاف قرب السلاسل الجبلية من البحر وبعدها عنه، [7] فهي لا تعدو احياناً غير جزء

---

(1) شهاب: المصدر السابق، ص177.

(2) المصدر السابق: ص177؛ دائرة المعارف الإسلامية: مادة تهامة.

(3) ياقوت: المصدر السابق، ج2، ص63.

(4) الهمداني: الصفة، ص85.

(5) المصدر نفسه، ص85؛ جواد علي : المفصل، ج1، ص170.

(6) فؤاد حمزة: قلب جزيرة العرب ، ص28.

(7) ابو العلا: جغرافية ص39.

ضيق من الساحل [1] ، وقد تتسع فيبلغ عرضها 40كم [2] ، وربما يصل إلى 75كم في بعض المناطق [3] ، وقد تضاف تهامة إلى القسم الذي تحاذيه فيقال تهامة اليمن وتهامة عسير وتهامة الحجاز [4] ، وتهامة اليمن سهل خصب تنحدر اليه الاودية [5] من الجبال [6] فتكثر فيه الاشجار والزروع [7] ، اما تهامة الحجاز فهي منطقة منطقة صحراوية [8] .

كانت هذه المنطقة الساحلية قد شهدت نشاطاً بشرياً منذ القدم فهي موطن المعنيين القدماء ومن بعدهم السبئيين والحميريين، الذين ظهروا في مناطق تهامة اليمن فأنشئوا في اوديتها الخصبة مدنهم وقراهم ومراكزهم التجارية (اسواقهم)، وعند ساحلها أقاموا موانئهم البحرية ، وفي جهاتها الشمالية ظهر اللحيانيون والانباط، وقد تركوا حضارة رفيعة تدل عليها الأثار والنقوش المكتشفة وهي تشير إلى عظمة نشطاهم التجاري في عصور ما قبل الاسلام [9] .

وعلى الرغم من ان النقوش التي تم العثور عليها في معظم هذه الاجزاء لا تذكر شيئاً عن نشاط سكان هذه السواحل البحرية [10] ، الا ان ذلك لا يعني انعدام

---

(1) دائرة المعارف الاسلامية: مادة تهامة.

(2) أبو العلا : جغرافية، ص39.

(3) مصطفى مراد الدباغ: جزيرة العرب موطن العرب ومهد الأسلام، مطابع دار الصحافة (بيروت، 1936م)، ج1، ص24.

(4) فؤاد حمزة : قلب جزيرة العرب، ص18.

(5) ابو العلا: جغرافية، ص39.

(6) ينظر: في جبال تهامة السلمي : المصدر السابق، ص298–415.

(7) عبد الوهاب عزام: مهد العرب ، دار المعارف للطباعة والنشر ، (مصر، 1946م)، ص93.

(8) م.ن، ص55.

(9) عبد الرحمن الطيب الانصاري: طرق التجارة واثرها في نشأة الممالك والمدن، (محاضرات الموسم الثقافي لعام 1396–1397هـ/ 1976–1977م)، وزارة الاعلام والثقافة ، دولة الامارات العربية المتحدة، 1977، ص68.

(10) جواد علي: المفصل، ج2، ص377.

النشاط الملاحي فيها، فما عثر عليه من اثار في مواقع عدة مواقع من هذه الاجزاء[1] ، ولا سيما في مصر وجزيرة ديلوس والذي سبق التنويه إليه، يشير دون لبس أو غموض الى وجود ذلك النشاط في تلك السواحل، وكذلك ما جاءت به المصادر اليونانية والرومانية عنه ، إذ يذكر ثيوفراست (372–287 ق.م): "ان السبئيين كانوا تجاراً يسافرون على وجوه البحار على ظهر سفن او زوارق من الجلد". [2]

وفي القرن الاول الميلادي اشار صاحب كتاب الطواف من خلال وصفه للسواحل العربية الى ان العرب الذين كانوا يقبضون على زمام تجارة القوافل البحرية كانوا ايضاً يقبضون على زمام التجارة البحرية بين موانئهم وسواحل مصر وشرق افريقيا والهند، ولهم مراكب كثيرة يسافرون عليها الى تلك السواحل البعيدة وكانت موانئهم مليئة باصحاب السفن والملاحين العرب.[3]

وفي الواقع لم يكن سكان السواحل الغربية اقل شأناً في الملاحة من غيرهم من سكان السواحل الاخرى بل فرض عليهم التحدي في هذا البحر بان يمتازوا بالكفاية والمهارة في مجال فن ركوب البحر، وفرض مكانتهم بقدر استطاعتهم بين الامم المنافسة لهم في البحر مثل الفراعنة والاغريق والفرس والرومان و الاحباش، وقد تحقق شيء من ذلك في زمن السبئيين الذين يعود عصر ازدهار الملاحة في هذه الانحاء اليهم، ولم يكن نشاط الحميريين الذين اعقبوا السبئيين في تجارة البحر الأحمر ملحوظاً بسبب المضايقات التي احدثها توسع الرومان في هذا البحر واحتلالهم لبعض موانئ الساحل الغربي لاسيّما عدن[4] ، فضلاً عن قيامهم بالرحلات البحرية الى السواحل الهندية دون الاعتماد على جهود العرب في تلك الرحلات،[5] مما ولد اثاراً سلبية على تجارة العرب البحرية التي اصبحت في زمن

---

(1) حوراني، المصدر السابق، ص41.

(2) شهاب: المصدر السابق، ص32.

(3) the Periplus. Ch. 30, p. 31.

(4) رودوكاناكيس: الحياة العامة للدول العربية الجنوبية، ص118.

(5) اوليري، المصدر السابق، ص94.

الحميريين ليست كسابق عهدها في زمن السبئيين والحضارمة، ومع ذلك فأن الحميريين حاولوا التعويض عن ذلك باهتمامهم بالتجارة البرية التي كانت تقوم بنقل البضائع من موانئ الجنوب الى بلاد الشام عبر الطريق الساحلي المحاذي للبحر الاحمر. [1]

ويبدو ان هدف القضاء على تجارة العرب البحرية لم يتوقف إذ اخذ الروم البيزنطيين يحرضون حلفائهم الاحباش لغزو بلاد اليمن لاخضاعها سياسياً والوقوف بوجه تطلعات خصومهم الفرس الذين كانوا يتوسعون في عهد الساسانيين في مياه الخليج العربي[2] ، وكان لهذه الحملة اهداف اخرى غير الاهداف الاقتصادية منها اهداف سياسة ودينية.

وفي القرن السادس الميلادي كان يسكن منطقة ساحل تهامة اليمن قبائل عربية من الاشاعرة وعك وزبيد[3] ، اقاموا في اوديتها الخصبة مدنهم وقراهم وكان موردهم ومعاشهم فيها يعتمد على الزراعة واعمال الصيد البحري، فضلاً عن عملهم في التجارة البرية والبحرية وفي الموانئ القريبة من مدنهم وليس من المستبعد ان تكون لهم مراكب في البحر، فقد ورد في بعض المصادر ان الاشاعرة كانوا يركبون البحر وقد نقلوا عدداً من المهاجرين العائدين من الحبشة على ظهر سفينة تابعة لهم. [4]

وفي منطقة شمال غرب الجزيرة أي على سواحل البحر الاحمر كان يستقر اهل الانباط وهم من الامم التجارية التي يشار أليها بالاهمية في نقل تجارة الشرق الى موانئ شرق البحر المتوسط واسيا الصغرى منذ القدم، والى الجنوب منهم كانت الدولة اللحيانية.

---

(1) البكر: دراسات، ص411.

(2) شهاب: تاريخ اليمن البحري، ص236.

(3) الهمداني: الصفة، ص85.

(4) اسماعيل بن كثير ابو الفداء: (748هـ)، السيرة النبوية، تحقيق: مصطفى عبد الواحد دار الكتب العلمية، بيروت (بلا ت) ، ج1، ص130.

كانت التجارة البحرية والبرية تحت نفوذ هاتان الدولتان التجاريتان قبل ظهور قوة الرومان واستيلائها على منطقة شمال غرب الجزيرة العربية. [1]

أتجه سكان السواحل الغربية عموماً نحو البحر شأنهم شأن اهل الجنوب إذ نشأت على اثر ذلك صلات تجارية بحرية بينهم وبين السواحل المقابلة في مصر وشرق افريقيا، وكانت الموانئ البحرية التي نشأت على طول الساحل الغربي لشبه جزيرة العرب تخضع لسيطرة الممالك العربية بالتناوب حسب ظهور قوة تلك الدول وامتداد نفوذها على منطقة الساحلة الغربي. [2]

وقد تعرض البحر الاحمر وعبر الحقب التاريخية قبل الاسلام لهيمنة عدد من القوى البحرية (العربية والاجنبية) ولعل اقدمها كان وجود الفينيقيين في السواحل الغربية وقد بينا ذلك فيما سبق.

كان الفينقيون قد ظهروا في سواحل بلاد الشام المطلة على البحر الابيض المتوسط، وقد شهد تاريخ هذه الامة امتداد نفوذها الى سواحل عديدة في البحر الاحمر والخليج العربي، وكان ظهورهم في السواحل الشمالية الغربية لشبه جزيرة العرب في زمن دولة العبرانيين ايام النبي سليمان عليه السلام إذ كان العبرانيون يسيطرون على المدخل الشمالي للبحر الاحمر.

ويبدو ان الفينيقيين كانوا يتطلعون في السيطرة على الملاحة البحرية في البحر الاحمر والاتصال بشواطئه الجنوبية وموانئه التي كانت في تلك الحقبة بيد العرب الجنوبيين في عهد دولة سبأ، وقد وجد الفينقيون في تحالفهم هذا ما يلبي طموحهم لهذا استجاب ملكهم (حيرم) لطلب النبي سلميان عليه السلام المساعدة وتكوين اسطول مشترك للوصول الى مناطق مناجم الذهب فكانت سفن هذا الاسطول تقصد باستمرار تلك المناطق التي يصعب تحديدها وهي مثار خلاف بين الباحثين حتى الآن [3] .

---

(1) نلسن: تاريخ العربي القديم، ص120؛ البكر: دراسات، ص412.

(2) شهاب: المصدر السابق، ص237.

(3) حوراني: المصدر السابق، ص34 .

وفي القرن السادس ق. م عندما كان الفرس الاخمينيون يسيطرون على مصر فرض ملوك الفرس سيطرتهم على تجارة البحر الاحمر وسواحله الشرقية والغربية وقاموا بعدة اجراءات الغرض منها احكام سيطرتهم على التجارة البحرية منها حفر القناة الموصلة بين النيل والبحر الاحمر وارسال البعثات الاستكشافية الى السواحل العربية لغرض دراستها ووضع الخطط التمهيدية للسيطرة عليها، وقد استمرت السيطرة الاخمينية على تجارة البحر الاحمر حتى ظهور الاسكندر المقدوني. [1]

ومما سبق قوله، فأن الاسكندر المقدوني كان يطمح في السيطرة على الطرق التجارية في البحر الاحمر وكذلك على البحار المحيطة بجزيرة العرب ليضع يده على تجارة الشرق التي اصبحت بيد العرب آنذاك وقام بارسال عدة بعثات استكشافية تمهيداً لارسال حملات عسكرية ليحقق ذلك الهدف الا ان ذلك لم يتحقق له.

وبعد وفاته واستقرار مصر حكم البطالسة خلفاءه، واخذ هؤلاء يهتمون بالملاحة البحرية، ويبدو ان من دوافعهم في بداية الامر هو الحصول على الفيلة من افريقيا لمواجهة خصومهم السلوقيين في الشرق الذين كانوا يجلبون الفيلة من الهند ويستخدمونها في حروبهم ضد البطالمة. [2]

وقد عمل البطالسة على تأمين البحر الاحمر من هجمات القراصنة واللصوص فشكلوا موظفين لادارة اعمال السفن وحمايتها وحراستها [3]

كانت تجارة البحر الاحمر في هذه الفترة بيد عرب الشمال (دولة الانباط) واللحيانيين وعرب الجنوب (اهل اليمن) وقد استثمر العرب فترة النزاع السلوقي-البطلمي وانشغال البطالمة بهذا النزاع، فزادوا من نشاطهم التجاري البحري والبري واصبحوا وحدهم مسؤولين عن نقل التجارة القادمة من الهند وشرق افريقيا الى سواحل

---

(1) طه باقر: تاريخ ايران القديم، ص107؛ ج هـ ؛ برستد: انتصار الحضارة (تاريخ الشرق القديم)، ترجمة: احمد فخري، ص275.

(2) جواد علي: المفصل، ج2، ص26؛ حوراني: المصدر السابق، ص55.

(3) نلسن: التاريخ العربي القديم، ص119.

البحر المتوسط [1] ، ولم تنافسهم أية قوة تذكر حتى انتهاء حروب البطالمة والسلوقيين عندها بدأ البطالمة يهتمون بالنواحي البحرية والسيطرة على التجارة البحرية في هذا البحر بعد ان تبددت احلامهم في السيطرة على سوريا وتجارة اسيا الصغرى، فكان عليهم مواجهة العرب والتغلب عليهم، فبدءو كما فعل الاسكندر المقدوني بارسال البعثات الاستكشافية لتقييم طبيعة السواحل العربية، ومحاولة التعرف على سر الرحلات البحرية العربية الى السواحل الهندية، وقد تمثلت بجهود ديوكسيوس التي توجت بكشف هبالوس، والذي اصبح بفضله البطالمة ينافسون العرب في تجارة الشرق البرية،[2] وقد تأثر سكان السواحل الغربية وموانئهم البحرية عقب هذا الحدث كما ذكرنا سابقاً، فتضررت تجارة اهل الانباط الذين كانوا يكسبون من الضرائب المفروضة على القوافل التجارية المارة عبر مينائهم، وكذلك امتد تأثير ذلك على تجارة اهل الحجاز والعربية الجنوبية [3] ، اذ اخذت السفن اليونانية تصل بنفسها وبحراسة السفن الحربية الى الموانئ الشهيرة في سواحل الهند وافريقيا فتشتري ما تحتاج اليه وتبيع ما تحمله من سلع، [4] فحرم العرب من اهم موارد رزقهم التي كانوا يحصلون عليها وانحسرت التجارة العربية بنحو كبير وكانت مقتصرة على تصدير منتوجات الجزيرة العربية عبر الطريق البري الى بلاد الشام، وعلى الرغم من ذلك لم يكن بوسع البطالسة القضاء نهائياً على نشاط العرب وتجارتهم في البحر الاحمر، فبقيت دولة الانباط تمارس نشاطها التجاري حتى عهد الرومان الذين تغلبوا عليها في عهد تراجان . [5]

---

(1) البكر: دراسات، ص413؛ رودوكاناكيس، الحياة العامة للدول العربية الجنوبية ، ص119.

(2) اوليري: المصدر السابق، ص88-93.

(3) شهاب: المصدر السابق، ص122.

(4) حوراني: المصدر السابق، ص88.

(5) اوليري: المصدر السابق، ص97؛ موسل: شمال الحجاز ، تعريب عبد المحسن الحسيني: مطابع رمسيس، الاسكندرية ، (مصر، بلا ت)، ص150.

وفي القرن الاول ق.م عندما استولى الرومان على مصر بعد تغلبهم على البطالسة كان هم الرومان وضع يدهم على تجارة الشرق واخراج العرب منها وتقويض النفوذ الفارسي المتزايد في مياه الخليج العربي وتأمين الطريق التجاري البحري الموصل الى سواحل الهند، فجهز اغسطس حملة بقيادة الياس جالوس (24 ق.م) لاحتلال بلاد اليمن والسيطرة على تجارتها غير ان الفشل كان مصير تلك الحملة التي عادت من دون ان تحقق اهدافها . [1]

ويبدو ان فشل هذه الحملة في السيطرة على اليمن وتجارتها الداخلية كانت الدافع وراء توجه الرومان في التركيز على النواحي البحرية والاهتمام بالسفن التجارية وبناء الموانئ البحرية الجديدة واصلاح الموانئ [2] القديمة المطلة على سواحل البحر الاحمر فضلاً عن انشائهم للسفن العملاقة القادرة على الابحار بين مصر والهند مباشرة، التي لم تكن تخلو من المخاطر بسبب عنف الرياح الموسمية الجنوبية الغربية إذ كانت السفن اليونانية تواجه في هذه الرياح العنيفة خطر التحطم أثر اصطدامها بالصخور والشعاب المرجانية التي تملأ سواحل البحر الأحمر وخليج عدن فضلاً عن كثرة اعمال القرصنة البحرية [3] ، وقد لجأ البطالسة الى اقامة نوع من العلاقة الدبلوماسية مع العرب في السواحل الغربية لضمان جانبهم وتلافي تعرضهم لسفن الرومان التي تسير في البحر الاحمر، [4] وقاموا بمساعدة حلفائهم الاسكوميين الذين ظهروا في القرن الثاني ق. م. كقوة مسيطرة على الساحل الشرقي الافريقي. [5] باكتشاف السواحل الافريقية وجزر المحيط الهندي واقاموا في بعضها مستعمرات تجارية لايواء السفن اليونانية وتقديم التسهيلات الضرورية اليها، فضلاً عن شراء البضائع والسلع من القبائل الساكنة على مقربة منها، وعُدت تلك المستعمرات فيما بعد اسواقاً تجارية يبيع فيها التجار اليونان ما يأتون به من اسواق

---

[1] نبيه عاقل: تاريخ العرب القديم، ص99.

[2] البكر: دراسات، ص398.

[3] جواد علي: المفصل ، ج2، ص62.

[4] نيقولا زيادة: دليل البحر الاريتيري وتجارة العرب، ص59.

[5] عبد العليم: تجارة الجزيرة العربية مع مصر، ص201-203.

سوريا ومصر ويشترون منها ما يلزمهم من سلع وبضائع يكثر الطلب عليها في اسواق مصر واوربا، ولاشك فأن هذه الاسواق قد اضرت كثيراً بمصالح العرب التجارية ، [1]وكان اليونانيون قد وضعوا في تلك المستعمرات حاميات عسكرية لضمان مصالحهم التجارية هناك. [2]

واصبحت تجارة الشرق في متناول ايديهم بعدما كانت بيد العرب قبل ذلك، وغدت الاسكندرية في عهدهم من اكبر المراكز التجارية في العالم آنذاك وتتمتع بالرخاء نتيجة ما يرد اليها من سلع الشرق والغرب بعد ان كانت السفن قبل ذلك لا تتعدى ميناء عدن الذي كان مزدهراً ثم فقد اهميته في عهد الرومان . [3]

ومن القوى التجارية التي كان لها نشاط ملاحي وتجاري في البحر الاحمر في القرن السادس الميلادي الاحباش الذين ظهرت دولتهم في الساحل الشرقي الافريقي. [4]

شارك الاحباش العرب والروم البيزنطيين في النشاط التجاري في البحر الاحمر والمحيط الهندي ايضاً الا انهم لم يشكلوا قوة بحرية منافسة في البحر الاحمر الا في فترة متأخرة تعود الى القرن السادس الميلادي وكان ذلك بفضل دعم الروم لهم [5] ، الذين كانوا يرومون من وراء ذلك اهدافاً سياسية ودينية، ولعل احد اسباب عدم ظهور قدرة الاحباش البحرية في مياه البحر الاحمر والمحيط الهندي يعود لمنافسة العرب لهم على الدوام وعدم السماح لهم بالابحار شرقاً الى سواحل الهند وشمالا الى ميناء (ايلة) وحكرهم لاسرار الملاحة في هذه البحار التي ظلت سراً مجهولاً بالنسبة للاحباش الذين اقتصر نشاطهم على الرحلات القصيرة بين موانئهم وموانئ السواحل العربية الغربية والجنوبية، لقصر المسافة بين الساحلين، إذ كانوا يشحنون بضائعهم الى هذه الموانئ لينقلها العرب عبر البر والبحر الى موانئ البحر

---

(1) عبد اعليم: تجارة الجزيرة العربية مع مصر، ص203.

(2) جواد علي : المفصل ، ج7، ص271.

(3) حوراني: المصدر السابق، ص79.

(4) جواد علي: المفصل، ج2، ص261؛ نلسن: التاريخ العربي القديم، ص32.

(5) نيقولا زيادة : دليل البحر الارتيري، ص58.

المتوسط [1] ، فلم نعهد أنهم يذهبون بعيداً الى سواحل الهند والصين ولربما حققوا شيئاً من ذلك في زمن تحالفهم مع الروم الذين امدوهم بالسفن لاسيما في اثناء احتلالهم لليمن[2] ، إذ يرى (فرانكل) : "ان الاصطلاحات العربية البحرية القديمة هي دخيله من الحبشة، وما اورده ابن هشام من ان المهاجرين المسلمين نقلوا على ظهر سفن حبشية دليلي على نشاطهم في البحر الأحمر وكان الاحباش يهدفون الى منافسة بيزنطة، غير أنهم كانوا يتظاهرون بانهم اعواننهم وقد تحكموا بالتجارة البحرية في افريقيا وربما مع الهند أيضاً"[3] ، كذلك يؤيد كوزماس ما ذهب اليه فرانكل إذ يقول: "ان التجار الاحباش في القرن السادس الميلادي كانوا يشاهدون في سيلان"، وهو ما يراه المؤرخ البيزنطي بروكبيوس الذي يقول ايضاً[4] : "ان سفن الحبشة كانت تنقل العاج وتصدره الى الهند وفارس وحمير والى الرومان" [5] ، وكذلك يرى ان اخفاق الاحباش في صد حمله الفرس البحرية الصغيرة التي جاءت لمساعده اليمنيين وطرد الاحباش من بلاد اليمن يعطي انطباعاً على ضعف بحريتهم التي كانت قد عجزت ايضاً عن الايفاء بوعودها في شراء الحرير من الهند ومن ورائها وبيعه للروم الذين اثقلهم احتكار الفرس لهذه السلع [6] .

---

(1) حوراني: المصدر السابق، ص99.

(2) هومل: التاريخ العام لبلاد العرب الجنوبية، ص110-111.

(3) اوليري: المصدر السابق، ص138.

(4) حوراني: المصدر السابق، ص99.

(5) م.ن، ص100.

(6) جواد علي: المفصل، ج2، ص282؛ اوليري: المصدر السابق، ص132.

أ- موانئ شمال الحجاز

- ميناء لويكا كوما Leuke-Kome

موقع الميناء واهميته التجارية

يقع ميناء لويكا كوما في الطرف الشمالي من الساحل الغربي لشبه جزيرة العرب[1] ، وفي تحديد موقعه اراء عديدة، فقد جعله البعض ميناء الحوراء (املج) استناداً الى كون الحوراء تعني البيضاء. [2]

وهناك من يرى انه الوجه، في حين يرى آخرون انه ينبع على ساحل البحر [3] ، ولكون هذه الموانئ المذكورة بعيدة نوعاً ما عن العاصمة (بتراء) عاصمة دولة الانباط، فقد رجح آخرون موانئ اقرب مثل المويلح [4] .

وفي الاونة الاخيرة اصبحت واحة العينونة هي اقرب الاحتمالات لموقع (لويكا كوما) خاصة لملائمة واديها للاستيطان البشري ونشوء مدينة وميناء فيها وهي واسعة وفسيحة وقادرة على استيعاب جيوش الياس جالوس الذي رابط فيها عدة اشهر ويوصل بينها وبين البتراء طريق بري عبر وادي عقال. [5]

وقد اكدت الدراسات والابحاث الاثرية في هذه المنطقة ثقل الوجود النبطي فيها لوجود الفخار النبطي والروماني بكثرة، إذ عثر على انقاض مباني ضخمة.[6]

---

(1) the Periplus. Ch. 19., P.26.

(2) جواد علي: المفصل، ج2، ص27.

(3) م.ن، ج2، ص27.

(4) حافظ وهبة: جزيرة العرب في القرن العشرين، ط5، دار الطليعة، (بيروت، 1332هـ/ 1963م)، ص19، 1968، ص72.

(5) جواد علي: ج2، ص28.

(6) مسفر بن سعد بن محمد الخثعمي: الاثر السياسي والحضارية لدرب البخور في عصور ما قبل الاسلام، (مداولات اللقاء السنوي الثالث جمعية التاريخ والاثار بدول مجلس التعاون لدول الخليج، مسقط ، محرم- صفر 1422، ابريل 2001)، ص46.

يعد ميناء لويكا كوما من الموانئ القديمة والمهمة في شمال البحر الاحمر، فعلى الرغم من انعدام توافر المعلومات الكافية عن زمن تأسيس هذا الميناء، الا ان مكانته تظهر مما ناله من شهرة واسعة في عالم التجارة البحرية، لاسيّما في عهد دولة الانباط، فهو مينائها الرئيس الى جانب ميناء (أيلة) الذي يأتي بالمرتبة الثانية والذي يقع ضمن حدود دولتهم ايضاً وكانوا قد اتخذوه للابتعاد عن المنافسة البطلمية الذين اخذوا ينافسونهم في تجارة البحر الاحمر، لاسيّما بعد انشائهم لعددٍ من الموانئ المقابلة لميناء لويكا كوما مثل مينائي موسى هرموس وبيرنكيا. [1]

كان ميناء لويكا كوما ابان ازدهار دولة الانباط وتزعمها للنشاط التجاري البري والبحري في شمال غرب شبه الجزيرة العربية يشهد نشاطاً ملحوظاً في حركة السفن الداخلة والخارجة التي كانت تصل التجارة معه بدلاً من الموانئ البطلمية الواقعة على الساحل المصري. [2]

كان الميناء وكما اشرنا آنفاً يتصل بالعاصمة (بتراء) بطريق عبر وادي عقال، فقد وصف سترابو (64-25ق.م) هذا الطريق بأنه سهل وآمن[3] ، وكانت البتراء حينذاك تمثل مركزاً تجارياً مرموقاً في شمال غرب الجزيرة العرب، إذ تقع على طريق البخور القديم وتتصل بجهات بلاد العرب المختلفة بشبكة من الطرق البرية المؤمنة لاسيّما مع مدينة فرات وخاراكس في جنوب العراق وبصرى جنوب بلاد الشام وجرها على ساحل الخليج العربي[4] ، كذلك مع مناطق انتاج المواد العطرية في جنوب بلاد العرب (شبوه وتمنع ومأرب وقرناو)، فضلاً عن اتصالها بمصر عبر البحر الاحمر ومدينة غزة على سواحل بلاد الشام، فكانت الانباط بين هذه الاجزاء حلقة وصل مهمة وسوقاً غنية تجتمع فيها تجارات العالم القديم ومن مختلف المناشئ [5].

---

(1) جواد علي: المفصل، ص2، ص28.

(2) The periplus. Ch. 19. 26.

(3) البكر: دراسات، ص412.

(4) حوراني: المصدر السابق، ص37.

(5) نلسن: التاريخ العربي القديم، ص119؛ جواد علي: المفصل، ج2، ص49.

لم يكن لويكا كوما ميناءاً بحرياً فقط انما كان ميناءاً وسوقاً تجارياً وهذا مما زاد من اهميته ومكانته بين الموانئ في الساحل الغربي، وقد شاهد سترابو بنفسه رسو السفن التجارية فيه كما شاهر القوافل التجارية المنطلقة منه نحو العاصمة (بتراء) ايضاً [1] ، وقد اشار صاحب كتاب الطواف الى ذلك ايضاً وزاد عليه بأنه شاهد في الميناء قلعة محصنة تقيم فيها حامية عسكرية لجمع الضرائب وكان اهل الانباط يفرضون الضرائب على البضائع التجارية التي تدخل مينائهم وكان هذا الامر قد اثار حفيظة البطالسة ومن بعدهم الرومان ضد دولة الانباط فبدأت محاولاتهم للحد من نفوذها التجاري والعمل على محاصرتها ومن ثم القضاء على تجارتها وسلكوا في ذلك عدة سبل منها أنهم عمدوا الى ايجاد حلفاء لهم غير الانباط يعتمدون عليهم في نقل التجارة الشرقية فكان تحالفهم مع اللحيانيين، كما استخدموا الضغط العسكري الذي أدى إلى سقوط دولة الانباط . [2]

ومما تقدم يتجلى ان ميناء لويكاكوما النبطي كان قد اضفى على دولة الانباط اهمية تجارية اضافية كونه كان منفذاً على البحر للصادرات والواردات من البضائع العالمية المتنوعة، كما شكل مع طريق البخور الداخلي المار عبر البتراء عاملاً من عوامل ازدهارها التجاري في تلك الحقبة، فقد هذا الميناء اهميته في القرن الثالث الميلادي اثر زوال دولة الانباط على يد الرومان، فلم تعد المصادر تتحدث عنه بتلك الاهمية المعهودة، [3] ويبدو ان الرومان همنوا على هذا الميناء بعد ذلك، فقد ذكر انهم وضعوا فيه حامية رومانية لحماية السفن الرومانية من لصوص البحر كما انشأوا فيه دائرة لجباية الضرائب من السفن والتجار وقد تقاضوا ما مقداره 25% من اثمان البضائع التي تدخل الميناء. [4]

---

(1) the Periplus. Ch. 19. P.26.

(2) البكر : دراسات، ص413.

(3) خليل يحيى النامي: العرب قبل الاسلام، تاريخهم لقالهم/ الهتهم، مكتبة الدراسات الادبية، دار المعارف، القاهرة، 1998م، ص12.

(4) اوليري: المصدر السابق، ص120.

- **ميناء أيلة: (العقبة)**

موقع الميناء ونشاطه التجاري:

يقع هذا الميناء على رأس الخليج المعروف بخليج (أيلة) في الحافة الشمالية من البحر الاحمر،[1] الى الشمال من ميناء (لويكا كوما).

وميناء (أيلة) من الموانئ القديمة والمعروف عند العبرانيين (بايلون) [2] نسبة الى مدينة من مدن ادوم [3] ، وقيل ايضاً انه سمي نسبة الى (أيلة) بنت مدين بن ابراهيم عليه السلام [4] مما يؤشر قدم نشوءه.

وقد ذكر ابو عبيد ما نصه: "ان ابلة مدينة بين الفسطاط ومكة على شاطئ بحر القلزم".[5]

وقد ذكرها ايضاً ياقوت الحموي بقوله: "ان ايلة مدينة على ساحل بحر القلزم مما يلي الشام وقيل هي آخر الحجاز واول الشام". [6] .

ويتبين مما ورد، ان ميناء ايلة كان تابعاً لمدينة تقع على ساحل البحر الاحمر بالقرب منه، تعرف بنفس الاسم وكان هذا الميناء قد عاصر مملكة العبرانيين الذين سبق ذكر تحالفهم التجاري مع الفينيقيين واشتراكهم في اسطول بحري في مياه البحر الاحمر ومنه كانت تنطلق السفن لجلب الذهب إلى مملكة النبي سليمان عليه السلام.

وفي عهد الانباط كان هذا الميناء تابعاً لهم لاسيما عندما اظهر البطالسة منافستهم من خلال اقامة موانئ مقابلة لميناء لويكا كوما مما اضطرهم الى تحويل نشاطهم البحري الى هذا الميناء والابتعاد عن المنافسة البطلمية، وعندما سيطر

---

(1) جواد علي : المفصل ، ج7، ص278؛ اوليري: المصدر السابق، ص115.

(2) جواد علي: المفصل، ج7، ص278.

(3) حوراني: المصدر السابق، ص103.

(4) ياقوت: معجم البلدان، ج1، ص292.

(5) المصدر نفسه، ج1، ص292.

(6) المصدر نفسه: ج11، ص292.

الرومان في عهد تراجان في القرن الثاني الميلادي على منطقة شمال البحر الأحمر، قامت راجان باصلاحات لغرض السيطرة على التجارة الشرقية البرية والبحرية لاسيّما قيامه لتحسين النواحي البحرية أذ أعتنى بميناء أيلة وعمره وجعله من الموانئ المهمة في خليج العقبة والبحر الاحمر ووضع فيه أدارة كمركية لجباية الضرائب، [1] وبذلك تم أحياء النشاط في هذا الميناء وضل عاملاً تحت اشراف الروم البيزنطيين بعد ذلك حتى ظهور الاسلام إذ كان مسؤولاً عن أيصال التجارة الشرقية الواردة أليه عبر الطريق الساحلي المحاذي للبحر الأحمر للموانئ اليمن وموانئ الخليج العربي إلى أسواق الروم ومصر [2] .

ويمكن ان نتبين الاهمية الاقتصادية لهذا الميناء من موقعه الجغرافي كونه يقع في الحافة الشمالية للبحر الاحمر وهذا يجعله قريباً من ميناء غزة الواقع على الساحل الشرقي للبحر الابيض المتوسط إذ تجتمع التجارات الشرقية هناك ومنها يصدر إلى اسواق اوربا كما تظهر أهميته في كونه ورث النشاط التجاري لميناء لويكا كوما الذي فقد أهميته بعد سقوط دولة الانباط، فاصبح هذا الميناء المسؤول عن نقل التجارة الشرقية الواردة أليه من موانئ اليمن وسواحل الخليج العربي إلى موانئ شرق البحر المتوسط. [3]

وبهذا اضطلع هذا الميناء بدور لا يقل شأناً عن ما كان يقوم به ميناء لويكا كوما الانباطي ومن خلاله استمرت تجارة السبئيين والحجازيين بالتدفق على اسواق مصر والبحر المتوسط طيلة الفترة التي سبقت ظهور الاسلام. [4]

- ميناء (اجرا) اللحياني Egra

<u>موقع الميناء ونشاطه التجاري:</u>

---

(1) جواد علي: المفصل، ج7، ص278.

(2) اوليري: المصدر السابق، ص115.

(3) جواد علي: المفصل، ج1، ص40.

(4) اوليري: المصدر السابق، ص120.

يقع هذا الميناء على ساحل البحر الاحمر في الطرف الشمالي الغربي لشبه الجزيرة العربية الى الجنوب من ميناء (لويكا كوما) [1] .

عرفت المصادر الكلاسيكية هذا الميناء بأسم (اجرا) وقد ذهب بعض الباحثين إلى أن المقصود بها مدينة (الحجر مدائن صالح) وموضع الميناء في الوقت الحاضر كما يرى بعض الباحثين هو ميناء الوجه حيث يتصل هذا الموضع مع مدينة الحجر بوادي الحمض. [2]

وبعد هذا الميناء من الموانئ القديمة التي اقيمت على الساحل الغربي لشبه جزيرة العرب وربما يعود زمن نشوئه إلى فترة تسبق ظهور دولة اللحيانيين الذي شهد في عهدهم هذا الميناء نشاط تجارياً أشارت إليه المصادر الكلاسيكية .

كانت الحجر تبعد عن ساحل البحر حوالي 100 ميل في اقرب نقطة منه ولذلك فأن بعضهم يرى أن هذا الميناء كان تابعاً لمدينة بالقرب منه تعرف باجرا وهي من اعمال اللحيانيين أيضاً وليس المقصود مدينة (الحجر) [3] غير أن تسمية الميناء بأسم مدينة الحجر جائزة وان ابتعدت عن الساحل، فقد شاع هذا الامر في عموم الجزيرة العربية فقد كان ميناء الجرها يحمل اسم المدينة وهي ليست واقعة على ساحل البحر وكذلك ميناء عمانا وهي ايضاً ليست واقعة على البحر مباشرة وهذا ما يجعلنا نرجح أنه كان يحمل اسم مدينة الحجر التي كانت تعرف في المصادر الكلاسيكية باجرا.

لم ينل ميناء اجرا شهرة واسعة بين الموانئ الغربية على البحر الاحمر ويظهر انه كان من نوع موانئ ساحل الحجاز، إذ كان محدود النشاط ويستخدم في معظم الاحيان كمحطة لتمويل السفن .

كان اللحيانيون في القرن الثالث ق.م يمثلون طرفاً مهماً في تجارة شمال غرب شبه الجزيرة العربية وكانت عاصمتهم الحجر ومدينة ديدن مراكز مهمة

---

(1) جواد علي: المفصل، ج2، ص48.

(2) آلوا موسل: شمال الحجاز، ص84؛ جواد علي: المفصل، ص48.

(3) جواد علي: المفصل، ج2، ص48.

لاستقبال القوافل التجارية القادمة من الجنوب في ذلك الوقت لاسيما وأنها تقع على خط التجارة المشهور بطريق البخور . [1]

وعلى الرغم من ان النشاط التجاري اللحياني كان في معظمه نشاطاً داخلياً لاسيما في مدينتي الحجر وديدن وهما مدينتان داخليتان وبعيدتان عن ساحل البحر الأحمر [2] ، الا اننا نجد نشاطاً ولو متواضعاً لميناء اجرا اللحياني الذي ربما كانت تفرضه طبيعة المرحلة التاريخية التي تمر بها منطقة شمال البحر الاحمر والتنافس التجاري فيها آنذاك، ففي فترة الصراع بين البطالسة والسلوقيين حسب ما تفيد به المصادر، لجأ بطلميوس الثاني في محاولة منه لمحاصرة تجارة الانباط إلى التحالف مع اللحيانيين وضرب تجارة الانباط وجعل الاتصال مباشراً بين اليمن ومصر واخراج الانباط من القيام بدور الوسيط الناقل، وبموجب هذا الاتفاق قام اللحيانيون بتحويل بضائع الشرق القادمة أليهم إلى الموانئ البطلمية عبر ميناء (اجرا) وتجنبها المرور بميناء (لويكا كوما). [3]

وفي العصر الروماني كان ميناء اجرا ميناء عاملاً بدليل ما ذكره سترابو من انه كان احد الموانئ التي نزلتها جيوش الياس جالوس في حملتها ضد بلاد اليمن [4] ، غير أن هذا الميناء بدأ يفقد اهميته ونشاطه التجاري بعد سيطرة الرومان على الملاحة البحرية في مياه البحر الاحمر وزوال دولة اللحيانيين وربما اصبح هذا الميناء فيما بعد عبارة عن محطة للتموين في طريق السفن الذاهبة إلى ميناء (أيلة)،[5] اذ لم تسعفنا المصادر بمعلومات مهمة عن نشاطه التجاري في الفترة القريبة من ظهور الاسلام.

---

(1) الانصاري: طرق التجارة واثرها في نشأة الممالك والمدن، ص68.

(2) الخثعمي: المصدر السابق، ص46.

(3) البكر: دراسات، ص413.

(4) البكر: دراسات، ص413، شهاب: المصدر السابق، ص122.

(5) جواد علي: المفصل، ج2، ص148.

ب- موانئ ساحل تهامة الحجاز

- ميناء الجار

موقع الميناء ونشاطه التجاري:

يقع هذا الميناء على ساحل الحجاز إلى الشمال من ميناء الشعيبة المكي [1] وبجواره تقع جزيرة مساحتها ميل في ميل تعرف بجزيرة (قراف)[2] ، يعتقد أنها كانت في القرن الثاني الميلادي مرسى للسفن الاكسومية وهي على بعد يوم وليلة عن يثرب ، وذكر ان الناس كانوا لا يعبرون أليها إلا بالسفن ومعظم سكانها من عرب الساحل الذين كانوا يكسبون رزقهم من العمل في التجارة البحرية إذ كان في هذه الجزيرة متاجر يأمها تجار البحر. [3]

كان الجار المنفذ البحري الوحيد لأهل يثرب (المدينة) على البحر على الرغم من أننا لم نعثر في المصادر المتيسرة ما يشير إلى دورهم في النشاط البحري في مياه البحر الاحمر.

يصف المقدسي الجار بقوله: "فرضة المدينة ومنها يحمل اليهم الماء من بدر والطعام من مصر" [4] ، وقال عنها ياقوت الحموي: فرضة ترفع أليها السفن من عدة جهات. [5]

يفهم من اشارة البلدانيين العرب والمسلمين ان هذا الميناء لم يكن له نشاطاً دولياً واسعاً أنما كان في حقيقة الامر عبارة عن محطة في طريق السفن ترفأ أليه

---

(1) اليعقوبي: البلدان، ص78؛ البكري: معجم ما استعجم، ج2، ص325.

(2) السلمي: اسماء جبال تهامة ، ص399.

(3) البكري: معجم ما استعجم ، ج2، ص355.

(4) احسن التقاسيم، ص77.

(5) معجم البلدان : ج2، ص92.

للتزود لما تحتاجه من تموين وهي تجوب مياه البحر الاحمر، وربما كان السكان في هذا الميناء يستثمرون رسو بعض السفن للتموين فيبادلون بعض من منتوجاتهم المحلية بما يلزمهم مما يحمله اصحاب تلك السفن، فضلاً عن قيامهم بتوفير ما تحتاجه تلك السفن من زاد وماء عذب.

ومهما يكن من الأمر كان هذا النشاط محدوداً وليس له صفة دولية، وربما هناك عوامل عديدة مسؤولة عن ضعف النشاط في موانئ الساحل الحجازي لعل في مقدمتها عدم صلاحية ذلك الساحل للملاحة البحرية ولهذا تفضل اكثر السفن المارة بالبحر الاحمر الابتعاد عنه والرسو في الموانئ ذات الساحل الملائم للملاحة كميناء موزا ولويكا كوما، وكان هذا العامل سبباً ايضاً في عدم توجه سكان الحجاز نحو البحر واصطياد رزقهم من خلاله، إذ كفتهم موارد أخرى اكثر ضماناً من عملهم في البحر والتجارة فيه، فأهل يثرب كانوا يعملون بالزراعة[1] ، وهي موردهم الاقتصادي الاول، واهل مكة كانوا يعتمدون على تجارة القوافل البرية المارة بمدينتهم [2] .

كما ان اهل الحجاز الذين لم تمنحهم طبيعة سواحلهم الفرصة في العمل البحري كانوا يدركون على ما يبدو انه ليس بمقدورهم منافسة العرب الجنوبيين اهل اليمن في مجال التجارة البحرية فضلاً عن قوة النفوذ الخارجي الرومي والحبشي في مياه البحر الاحمر في القرن السادس الميلادي كل ذلك كان سبباً وربما هنالك اسباب اخرى أسهمت في ضعف نشاط سكان سواحل الحجاز في التجارة البحرية.

- ميناء الشعيبة

موقع الميناء ونشاطه التجاري:

يقع ميناء الشعيبة على ساحل الحجاز الى الجنوب من ميناء الجار، وهو فرضة مكة على ساحل البحر الاحمر [3] ، وقد ذكر ان فيه مرفأ صالح لرسو

---

(1) الاصطخري: المسالك والممالك، ص23.

(2) احمد ابو الفضل عوض الله، مكة في عصر ما قبل الاسلام ، ط2، مطبوعات دار الملك عبد العزيز، (الرياض، 1401هـ-1980م)، ص135.

(3) ياقوت: معجم البلدان، ج2، ص92.

السفن، وخوراً أميناً تقصده السفن للتزود بما تحتاج اليه من ماء وزاد وتفرغ فيه ما تاتي به من شحن أفريقيا إلى الحجاز. [1]

ليس باستطاعتنا تحديد زمن زمن نشوء هذا الميناء وذلك لعدم توافر الادلة القاطعة على ذلك، كما انه في الوقت نفسه لا يمكن التشكيك في كونه من المراسي القديمة على ساحل الحجاز لم يحضى هذا الميناء باهتمام الكتاب اليونان والرومان كشقيقه ميناء الجار لنشاطه المحدود، ومع ذلك فقد اقترن اسمه بنشاط المكيين التجاري وربما ان السبب في عدم الاشارة اليه هو ضعف نشاط اهل مكة في البحر الذين لم يؤثر عنهم نشاطاً بحرياً متميزاً يمكن ذكره، ولم تكن لهم سفن خاصة تسير في البحر الاحمر،[2] لكن ليس من شك في ان ميناء الشعيبة كان المنفذ البحري الوحيد لأهل مكة ومن خلاله اتصلوا بمصر والحبشة، فمن خلاله ذهب عبد شمس الى ملك الحبشة واخذ العهد منه للتجارة القرشية [3] ، على الرغم من أنه لم يستقل سفينة مكية انما ركب سفينة حبشية، إذ كان المكيون يعتمدون في تجارتهم البحرية على سفن أهل اليمن والاحباش [4] ، فتجارة المكيين مع الاحباش لا يمكن انكارها، فقد ذكر المؤرخون العرب والمسلمون أن لقريش في بلاد الحبشة متجراً يمارسون فيه اعمال البيع والشراء ونتيجة لهذه الصلات التجارية الوثيقة كان الرسول، ﷺ قد أمر المسلمين بالذهاب الى الحبشة، وسلك المهاجرون الطريق البحري عبر ميناء الشعيبة ومنها حملوا على ظهر سفينتين حبشيتين [5] .

كان ميناء الشعيبة قد خضع لنفوذ القوى المتنفذة في البحر الاحمر كالبطالسة والرومان وكذلك الاكسوميين، فقد ذكر أنه خضع في أواخر القرن الثالث الميلادي

---

(1) جواد علي: المفصل، ج7، ص272.

(2) حوراني: المصدر السابق، ص4؛ جواد علي: المفصل، ج7، ص226.

(3) ابو الفرج الاصفهاني: الاغاني، دار الكتب المصرية، 1929، ج8، ص52.

(4) ابن كثير: السيرة النبوية، ج1، ص130؛ عوض الله: مكة في عصر قبل الاسلام، ص141.

(5) محمد بن منيع بن سعد: (ت 230هـ/ 844م) الطبقات الكبرى ، دار صادر، (بيروت، 1380هـ/ 1960م)، ج1، ص75؛ الطبري، تاريخ الرسل والملوك، ج2، ص329.

الى نفوذ الاكسومين حلفاء الرومان، إذ بعث احد ملوك اكسوم حملة عسكرية من ميناء ادولس اخضعت سواحل الحجاز [1] ، وكانت هذه الحملة بدعم من الرومان على ما يبدو وهدفها تأمين الطريق البحري من خطر القرصنة التي كانت تكثر قرب هذه السواحل، وربما كانت هذه الحملة رداً على ما تعرضت له السفينة الرومانية التي تحطمت قرب الساحل الحجازي ونهب الاعراب محتوياتها وقيل أن بعض اخشابها استخدم في ترميم الكعبة في ذلك الوقت. [2]

عرف ميناء الشعيبة في الفترة القريبة من ظهور الاسلام بميناء جدة نسبة الى مدينة صغيرة كانت بالقرب منه تعرف (بجدة) [3] ، وكان اهل هذه المدينة من عرب الحجاز يزاولون العمل التجاري البحري، وكانوا يتاجرون مع اصحاب السفن الوافدة الى مينائهم، إذ كانت هذه السفن تجلب مختلف انواع السلع والبضائع، وكان اهل هذه المدينة يقومون بشرائها وبيعها في موسم خاص يقام قبل موسم الحج فيربحون من بيعها اموال طائلة [4] ، وكان يفرض على هذه البضائع ضرائب تختلف مقاديرها باختلاف نوع البضاعة وغالباً ما يتولى جباية الضرائب والٍ يعينه سيد مكة [5] .

ج- موانئ ساحل تهامة اليمن

- ميناء اوكليس (العقيلة) Ocelis

موقع الميناء ونشاطه التجاري:

---

(1) حوراني: المصدر السابق، ص94، شهاب،المصدر السابق، ص125.

(2) ياقوت: معجم البلدان، ج3، ص351.

(3) يقول البكري : " أن الجدة من البحر والنهر ما ولي البحر واصل الجدة الطريق الممتد"، معجم ما استعجم، ج1، ص37؛ الادريسي، جزيرة العرب، ص20.

(4) المقدسي: احسن التقاسيم، ص104.

(5) الادريسي: جزيرة العرب، ص20.

يقع هذا الميناء في اقصى الجنوب من البحر الاحمر بالقرب من مضيق باب المندب[1] ، بالقرب من جزيرة (بريم) ويُعتقد انه خور غوير الحالي او مدينة سلا الحديثة. [2]

يعد هذا الميناء من الموانئ اليمنية القديمة وقد عاصر ممالك الاوسانيين والقتبانيين والسبئيين والحميريين، وكان هذا الميناء عاملاً في القرن الخامس ق.م في عهد الدولة الاوسانية، إذ الاوسانيون يتصلون من خلاله بالساحل الشرقي الافريقي[3] ، وقد خضع هذا الميناء لسلطة القتبانيين الذين حلوا محل الاوسانيين في الساحل الغربي، وشهد خلال عهدهم نشاطاً ملحوظاً في حركة السفن التجارية الداخلة والخارجة . [4]

وفي عهد السبئيين اصبح ميناء اوكليس احد موانئهم التجارية الناشطة وأسهم مع ميناء موزا فيما بلغه السبئيون من ازدهار تجاري إذ كانت تجارات الهند وافريقيا ترد إلى هذا الميناء ويتم من خلاله ايضاً تصدير منتوجات الجزيرة العربية [5] ، وكان هذا الميناء آخر محطة تقف فيها السفن الهندية والافريقية التي لم يسمح لها بالاتجاه شمالاً نحو البحر الاحمر وبخاصة في الفترة السابقة لقيام الرحلات المباشرة بين الهند ومصر وكانت السلع الهندية والافريقية تفرغ في اوكليس، ثم تنقل براً إلى ميناء موزا إذ تباع هناك للسفن البطلمية . [6]

وفي عهد الدولة الحميرية كان ميناء اوكليس يدخل ضمن حدود سيطرتها. ولكن الحميريين وجهوا عنايتهم الى ميناء موزا واهملوا هذا الميناء مما اثر على

---

(1) حوراني: المصدر السابق، ص82؛ اوليري المصدر السابق، ص94.

(2) جواد علي: المفصل، ج2، ص64.

(3) Van Beek . Op. Cit. JAOS. P.146.

(4) نيقولا زيادة: دليل البحر الاريتيري، ص374.

(5) Van Beek. Op. Cit. JAOS. P. 146.

(6) نيقولا زيادة: دليل البحر الارتيري، ص374.

مكانتـه التجاريـة، إذ تحـول النشـاط عنـه واصـبح لا يعـدو كونـه محطـة للتمـوين فـي طريق السفن المتجهة نحو سواحل الهند وافريقيا. [1]

- ميناء (موزا) Muza

موقع الميناء ونشاطه التجاري:

يقـع مينـاء مـوزا فـي جنـوب غـرب شـبه الجزيـرة العربيـة علـى سـاحل البحـر الاحمر الى الشمال من ميناء عدن الجنوبي وموقعه الآن يبعد عن ميناء مخا الحالي 25 ميلاً تقريباً. [2]

وقد ذكر الاخباريون العرب أن بين موزا وبين مضيق باب المندب من جهة الساحل الافريقي الشرقي المقابل للساحل العربي يومين او اكثر. [3]

وبـالقرب مـن هـذا المينـاء اقيمـت مدينـة تعـرف بـنفس الاسـم ومعظـم سـكانها يعملون في البحر والتجارة البحرية ولهم فيها سوق تجاري يعرف بسوق موزا ايضاً. [4]

كـان مينـاء موزا احـد الموانئ المهمـة فـي عصـور مـا قبـل الاسـلام، وقـد اشـار اليه معظم الكتاب اليونان والرومان وكان احد الموانئ المعروفة عندما ظهر البطالسة في مياه البحر الاحمر في القرن الثالث ق.م. [5] مما يشير إلى قدم نشوئه.

وهو من الموانئ التـي اسهمت في ازدهار تجارة اليمنيين القدماء من قتبانيين وسبئيين وحميريين. وهو بموقعه الحيوي ومرفأه الملائم لرسو السفن التجاريـة وارتباطـه بمنـاطق انتـاج المواد العطريـة الداخليـة اصبح مركزاً لاجتذاب تجـار البحـر فـي تلـك الحقبـة.

---

(1) شرف الدين : اليمن عبر التاريخ، ط2، مطبعة السنة المحمدية ، (مصر ، 1964م)، ص23.

(2) نيقولا زيادة: دليل البحر الارتيري وتجارة الجزيرة العربيـة، دراسات فـي تاريخ الجزيرة العربية، جامعة الملك سعود، (الرياض، 1404هـ/ 1980م)، م2، ص374.

(3) م.ن، ص374.

(4) جواد علي: المفصل، ج7، ص273.

(5) حوراني ، المصدر السابق، ص92.

كان القتبانيون يصدرون عبر هذا الميناء ما كان يرد إلى عاصمتهم (تمنع) من منتوجات اليمن الداخلية.

وكان ميناء موزا في عهدهم يتقاسم النشاط مع ميناء عدن الذي كان تابعاً لهم ايضاً [1].

اما في عهد السبئيين الذين بسطوا نفوذهم على هذه الاجزاء في عهد قوتهم كان ميناء موزا تابعاً لهم وكانت سفن السبئيين تتجه من هذا الميناء الى السواحل الافريقية مخترقة مضيق باب المندب، وقد تتجه الى عدن احياناً ثم تواصل سيرها نحو السواحل الافريقية بعد ان تتمون بما تحتاج اليه من ماء وزاد، ثم تتجه الى مواىء الساحل العماني والاقلاع منها الى الهند [2] ، وكان السبئييون يتاجرون مع تلك البلاد بحاصلات اليمن من اللبان والمر وسواهما من طرائف العطور والافاويه التي تستعمل في توابل الطعام او تحرق في حفلات البلاد والمراسيم الدينية وأهما البخور وهو انفس البضائع التي تداولتها التجارة القديمة. [3]

ومنذ القرن الاول الميلادي اصبح ميناء موزا تابعاً للدولة الحميرية التي ظهرت في منطقة (ساحل تهامة) في القرن الثاني ق. م. [4]

اراد الحميريون توجيه التجارة البحرية الى ميناء موزا لاسيما بعد ان الحق الدمار بميناء عدن الجنوبي اثر الحروب بين القتبانيين والحميريين [5] ، ويرى صاحب الطواف ان ازدهار ميناء موزا كان سبباً في تدهور النشاط في مينائي عدن واوكليس [6] ، فيما يعتقد بعض الباحثين ان ميناء عدن تعرض للدمار في اثناء حملة الياس جالوس على اثر ذلك حل ميناء موزا محله في ادارة النشاط التجاري

---

(1) شهاب : المصدر السابق، ص255.

(2) The Periplus. Ch. 26. P.31.

(3) حتي، مطول، ج1، ص64.

(4) The Periplus. Ch. 26. 31.

(5) نيقولا زيادة: دليل البحر الأريتيري وتجارة الجزيرة العربية، ص378.

(6) The Periplus. Ch. 26. P.31.

البحري في عهد الحميريين [1] ، غير ان وصول حملة الياس جالوس الى ميناء عدن امر لا يمكن التثبت منه في ظل تضارب المعلومات حول تلك الحملة مما يضعف هذا الرأي.

المكانة الاقتصادية لميناء موزا:

تتمثل أهمية ميناء موزا في انه كان ميناءاً وسوقاً تجارياً عالمياً في آن واحد ، فهو كان ذات طابع دولي بما يجلب اليه من اصناف البضائع العالمية الواردة عبر البحر فضلاً عن كونه محطة لتزويد السفن بما يلزمها من تموين قبل استمرارها بالرحلة في مياه المحيط الهندي. [2]

وكان هذا الميناء مركزاً لتجمع منتجات الجزيرة العربية المتنوعة. والقادمة من مناطق انتاجها عبر شبكة الطرق البرية التي اعتنى بها الحميريون ومن قبلهم القتبانيون .

فكانت السفن تقصد هذا الميناء للتزود بهذه المنتوجات وتبيع في اسواق موزا ما جلبته من مناشئها . [3]

وتظهر اهمية ميناء موزا ايضاً في انها كانت ميناءاً رديئاً لميناء عدن ومشاركاً له في فترات ازدهار تجارة السبئيين. وقد احتضن هذا الميناء حركة التجارة العالمية المتزايدة لاسيما في فترات توقف ميناء عدن عن العمل اثر الدمار الذي حل به.

وكان القائمون على هذا الميناء يفرضون على التجار الوافدي دفع ضرائب وهدايا لقاء السماح لهم بالمتاجرة في ميناء وسوق موزا. [4]

---

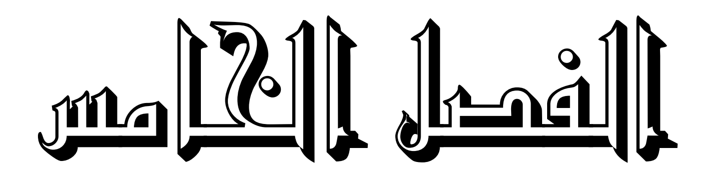
(1) اوليري: المصدر السابق، ص113.

(2) جواد علي: المفصل، ج1، ص270.

(3) شرف الدين: اليمن عبر التاريخ، ص27.

(4) The peeriplus. Ch. 27. P. 36;

موسى، العلاقة بين الجزيرة العربية واليونان، ص134.



الصلات التجارية بين موانئ شبه الجزيرة العربية والموانئ العالمية وآثارها الأخرى

1- الصلات التجارية مع موانئ الساحلين المصري وشرق أفريقيا.
2- الصلات التجارية مع موانئ الساحل الهندي.
3- اثر الصلات التجارية على بعض الجوانب الحضارية.
4- اثر الموانئ البحرية في الازدهار الاقتصادي لشبه الجزيرة العربية.
5- التعامل التجاري في الموانئ والأسواق .
6- السلع التجارية المتداولة عبر تجارة الموانئ

1- الصلات التجارية مع موانئ الساحلين المصري وشرق افريقيا:

تشير المصادر الى ان اتصال العرب التجاري بموانئ الساحل الغربي للبحر الاحمر، يرجع لزمن بعيد من ظهور الاسلام [1] .

كان الساحل الغربي للبحر الاحمر بعد الميلاد تتقاسمه مصر والحبشة، فالقسم الشمالي كان يدخل ضمن نفوذ الدولة المسيطرة على بلاد مصر، اما القسم الجنوبي فكان يدخل ضمن سيطرة الاكسونيين ومن بعدهم الاحباش الذين حكموا السواحل الافريقية ابتداءاً من القرن الثاني الميلادي. [2]

وكان المصريون في عهد الدولة القديمة، قد اقاموا العديد من الموانئ البحرية على طول سواحلهم التي اتصلوا من خلالها بموانئ شبه جزيرة العرب، لاسيما في عهد الملكة حتشبسوت والملك رعمسيس الثاني الذين كانا يهدفان إلى فرض هيمنتهم على تجارة البحر الاحمر والمحيط الهندي، [3] وقد عمل كل من البطالسة والرومان فيما بعد على اعادة واحياء موانئ مصر القديمة وانشاء موانئ جديدة تستوعب حجم النشاط الملاحي والتجاري المتزايد في عهدهم، فضلاً عن توجيه الحركة التجارية في مياه البحر الاحمر نحو موانئهم ومحاولتهم الحد من نفوذ العرب التجاري في مياه البحر الاحمر والمحيط الهندي، وقد نوهنا الى جهودهم في هذا المجال.

اما القسم الجنوبي من الساحل الغربي للبحر الاحمر الذي يعرف بساحل افريقيا الشرقي وعرفه العرب المسلمون بساحل الزنج [4] ، فقد وجدت عليه عدد من الموانئ البحرية التي اقامها سكان هذه السواحل منذ القدم لاستقبال السفن التجارية التي كانت تقصد سواحل افريقيا لجلب التجارات الافريقية من هناك، وهذا يدلل على أن العرب وكما يعتقد بعضاً من الباحثين ان لهم دور في انشاء هذه الموانئ ، كذلك ليس من المستبعد ايضاً ان يكون لعرب الجنوب أثر في قيام بع موانئ الساحل

---

(1) حوراني : المصدر السابق، ص30؛ جواد علي : المفصل ، ج3، ص449.

(2) رودو كاناكيس: الحياة العامة للدول العربية الجنوبية، ص117.

(3) ماهر: المصدر السابق، ص21؛ حوراني ، المصدر السابق، ص39.

(4) يوسف فضل حسن: الجذور التاريخية للعلاقات العربية الافريقية ، الطبعة الاولى، مركز دراسات الوحدة العربية، (بيروت، 1980م)، ص32.

الشرقي لافريقيا ، لاسيّما وأن هناك العديد من العوامل المساعدة التي تؤكد ذلك ، منها تقارب الساحلين العربي والافريقي وسهولة الاتصال بينهما، واستقرار عدد غير قليل من عرب الجنوب في الساحل الافريقي وسيطرتهم على تجارة الساحل، فضلاً عن عدم ظهور دولة افريقية قوية تفرض سيطرتها على الساحل الشرقي، وهناك اشارات في بعض المصادر التاريخية تفيد بأن بعض جزر هذا الساحل كانت تحت حكم العرب الذين ظلوا يحكمونها حتى القرن الخامس عشر الميلادي [1] .

ومن الدلائل التي تشير الى وجود اتصال قوي بين عرب الجنوب وسكان هذا الساحل، وجود العديد من النقوش والآثار التي تم العثور عليها فعلاً في مناطق مصر وافريقيا التي تؤكد على أن العرب كانوا يتاجرون مع هذه الأجزاء [2] ، فعلى سبيل المثال، يشير نقش الجيزة الى وجود تاجر معيني (زيد آيل) في بلاد مصر من العهد البطلمي، كذلك النقوش السبئية والمعينية والنبطية في ارض مصر [3] ، التي تشير الى التجارة والتبادل التجاري بين عرب الجنوب ومصر عبر البحر الاحمر.

ومن الدلائل المهمة الأخرى التي تؤكد على ذلك الاتصال هي وجود بعض النقوش الآشورية في الساحل الافريقي مما يؤيد صلة العرب قديماً بهذا الساحل[4].

كان العرب الجنوبيين في القرن الاول الميلادي يرحلون من موانئهم قاصدين موانئ الساحل الشرقي الافريقي (زيلع وعيذاب وسواكن وبربرة وزغيار) ويتابع الملاحون بسفنهم الشراعية الى جزر القمر و(مدغشقر) وقد داروا حولها وكانوا يعودون بالبضائع الافريقية الثمينة كالعنبر والذهب من بربرة (الصومال حالياً)[5]، وكان التجار العرب يحملون معهم الى السواحل الافريقية المواد العطرية كاللبان والمر، وربما بعض السلع الهندية ولاسيما الى زنجبار وبعض المدن الافريقية الاخرى

---

(1) جواد علي : المفصل، ج2، ص35؛ حوراني : المصدر السابق، ص84.

(2) نيلسن: التاريخ العربي القديم، ص31.

(3) عبد العليم: تجارة الجزيرة العربية مع مصر، ص203.

(4) الزبيدي : هجرة العرب المسلمين، ص103.

(5) عبد العليم: الملاحة وعلوم البحار، ص73.

وبمرور الوقت توثقت هذه الصلاة[1] ، وكانوا أيضاً ينطلقون باتجاه موانئ الساحل المصري حاملين الى موانئه منتوجات الجزيرة العربية وما يأتيهم من تجارة الهند وافريقيا.

أ- موانئ الساحل المصري

- ميناء موسى هرموس:

احد الموانئ المهمة التي أنشأها البطالسة في الجزء الشمالي الغربي للبحر الاحمر وعرف بـ(ميناء افروديت)، يقع بالقرب منه ميناء سابق يعرف بميناء القصير الذي يبعد عن السويس حوالي 300 ميل جنوباً، وقد حل ميناء موسى هرموس محل ميناء بيرنيك (أم الكتف) في استقبال السفن التجارية القادمة من الجنوب [2] ، يقابل هذا الميناء في الساحل المقابل ميناء (لويكاكوما) النبطي وقد اقامه البطالسة في زمن بطليموس الثاني وكان الغرض من انشائه هو منافسة تجارة الانباط وتحويل الخط البحري من ميناء (لويكا كوما) الى ميناء (موسى هرموس)[3] ، فكانت السفن تصعد شمالاً قادمة من موانئ الساحل الافريقي قاصدة هذا الميناء، إذ تلقي بحمولتها لتنقل عبر الطريق البري الى ميناء (قفط) على نهر النيل، وكانت القفط من المراكز التجارية الشهيرة في مصر وللعرب معها صلات تجارية قديمة. [4]

ولا ريب في ان ميناء موسى هرموس يعد احد نقاط الاتصال التجاري والحضاري بين الجزيرة العربية ومصر، وكان يربط هذا الميناء مع موانئ شبه جزيرة العرب عدة طرق بحرية، وقد اشار بليني الى وجود رحلات بحرية بين موانئ الجنوب العربي كقنا وراس فرتك وموانئ الساحل المصري على البحر الاحمر [5] ،

---

[1] ترسيسي: اليمن وحضارة العرب مع دراسة جغرافية كاملة، دار مكتبة الحياة، (بيروت، 1970م)، ص55.

[2] اوليري: المصدر السابق، ص87.

[3] رودو كاناكيس: الحياة العامة للدولة العربية الجنوبية ، ص119.

[4] ماهر: المصدر السابق، ص22؛ حوراني: المصدر السابق، ص31.

[5] جواد علي: المفصل، ج2، ص64.

وقد عبر من هذا الميناء القائد الروماني ياس جالوس عند عودته إلى مصر على أثر فشل حملته العسكرية على بلاد اليمن. [1]

- **ميناء بيرنيك (أم الكتف) :**

أحد الموانئ التي انشأها البطالسة على ساحل البحر الاحمر الشمالي، ويقع الى الجنوب من ميناء موسى هرموس على خليج يعرف بـ (Fanlboy) في موضع ميناء القصير الذي تمت الاشارة أليه. [2]

وهذا الميناء انشأه أيضاً بطليموس الثاني وسماه بأسم والدته بيرنيك ، وقد ربط مع ميناء فقط على نهر النيل بطريق بري مجهز بالعديد من المحطات وكان يبعد عنه مسافة 12 يوماً. [3]

وكان الغرض من انشاء هذا الميناء ايضاً هو منافسة ميناء لويكا كوما وتحويل الطريق البحري عنه الى الموانئ البطلمية، وقد اتصل التجار العرب بهذا الميناء ، فقد ذكر سترابو: "انه شاهد التجار العرب يتواجدون في هذا الميناء زمن الرومان" [4] .

ب- موانئ الساحل الشرقي الافريقي

- **ميناء عدوليس Odoulis**

يقع هذا الميناء شمال مضيق باب المندب من جهة الساحل الشرقي الافريقي، وهو ميناء الدولة الاكسومية [5] ، وقد شهد هذا الميناء حالة من الازدهار في نشاطه نشاطه التجاري، لاسيّما في القرن الاول الميلادي واصبح من المراكز التجارية لتجارة العاج والرقيق [6] ، وفي القرن السادس الميلادي كان هذا الميناء احد مراكز التبادل

---

(1) حوراني : المصدر السابق، ص78؛ نبيه عاقل: تاريخ العرب قبل الاسلام ، ص99.

(2) اوليري: المصدر السابق، ص87؛ رودو كاناكيس: الحياة العامة للدولة العربية ، ص119.

(3) أوليري : المصدر السابق، ص87.

(4) اوليري، المصدر السابق، ص87، جواد علي ، المفصل، ج7، ص272.

(5) اوليري، المصدر السابق، ص136.

(6) شهاب: المصدر السابق، ص256.

التجاري في الساحل الشرقي الافريقي بين الروم وبلاد الشرق الاقصى، وكانت السفن تقصد هذا الميناء من السواحل العربية والهندية والفارسية، وقد أشار الجغرافي الروماني (كوز ماس) الى انه زار هذا الميناء كتاجر في القرن السادس الميلادي ورأى السفن التجارية ومنها السفن الفارسية راسية فيه لغرض التجارة. [1]

وكانت سفن الاحباش ايضاً تنطلق من هذا الميناء الى موانئ البحر الاحمر الشمالية (موس هرموس) و(لويكا كوما) كما ذكر انها كانت تتاجر عبر هذا الميناء مع موانئ الساحل الحجازي الجار والشعيبة [2] ، كما كانت سفن الاحباش تنطلق من هذا الميناء باتجاه سواحل سيلان. [3]

- ميناء زيلغ:

يقع هذا الميناء في الطرف الجنوبي للبحر الاحمر جنوب ميناء عدوليس وكان هذا الميناء يمتاز بمرفأ ملائم لرسو السفن على الساحل الشرقي الافريقي، وكان هذا الميناء اقرب موانئ الساحل الشرقي الافريقي للسواحل العربية. مما سهل اتصال العرب وترددهم على هذا الميناء بكثرة. (ينظر خارطة 2)

كان يتبع هذا الميناء مدينة عامرة وسكانها معظمهم من تجار البحر الذين كانوا يتاجرون مع موانئ الساحل اليمني (اوكليس وموزا) وذلك عبر القوارب الصغيرة [4] ، ويعتقد معظم المؤرخين ان الهجرات العربية الى افريقيا كانت قد عبرت الى هذا هذا الميناء الذي اصبح في عهد الاحباش اهم موانئهم التجارية على الساحل الشرقي. [5]

- ميناء ملاو:

---

(1) اوليري، المصدر السابق، ص130.

(2) حوراني: المصدر السابق، ص102.

(3) البكر : دراسات، ص388.

(4) اوليري: المصدر السابق، ص 130.

(5) the operiplus. Ch. 22. P. 23.

وهو ميناء الصومال الحالي، وكان في السابق ميناءاً ومدينة تجارية قصده العرب التجار لجلب منتوجات افريقيا لاسيما من الرقيق والقرفة، وقد اشار اليه صاحب كتاب الطواف في حديثه عن الساحل الشرقي الافريقي [1] .

- ميناء اويني:

كان هذا الميناء يقع في جنوب الساحل الشرقي الافريقي، وقد تاجر معه العرب وكانوا يأتون بالرقيق من هذا الميناء، كونه يعد مركزاً رئيساً لتجارة الرقيق قبل الاسلام، وقد ذكره صاحب كتاب الطواف ايضاً. [2]

- ميناء ربتا او رهباتا:

يعد هذا الميناء من الموانئ المهمة بالنسبة للعرب الذين كانوا يترددون عليه بكثرة لم يعرف مكانه الحالي، الا انه من موانئ جنوب الساحل الشرقي، وكان ميناءاً وسوقاً تجارياً ، ويعتقد انه كان خاضعاً لسلطة العرب الجنوبيين الذين استقر بعضهم في تلك المنطقة الى جانب السكان المحليين وتزاوجوا معهم واصبحوا زعماء تلك المدينة وميناءها. [3]

وكان العرب يصدرون الى هذا الميناء اعتماداً على ما ذكره صاحب كتاب الطواف، المصوغات المعدنية من جنوب الجزيرة عن طريق ميناء موزا، ويستوردون منه العاج واغطية السلاحف. [4]

2- اثر الصلات التجارية في استقرار العرب في ساحل افريقيا الشرقي:

أدى قرب المسافة بين الساحلين العربي والافريقي دوراً في قدم الصلات البشرية بين المنطقتين، ويذهب كثير من الباحثين الى ان المنطقتين كانتا في الاصل رقعة واحدة حتى انفلقت الارض ففصل البحر الاحمر بينهما. [1]

---

(1) Ibid, Ch. 7. P.25.

(2) Ibid, Ch. 13. P.27.

(3) جواد علي: المفصل، ج7، ص261.

(4) The Periplus. Ch. 16. P.28.

ولقد كان باستطاعة السفن الشراعية الصغيرة ان تقطع تلك المسافة القصيرة بين الساحلين من دون عناء، ولهذا فقد كانت الطرق التي تربط الساحلين يتم سلوكها باستمرار، اذ لم تقف وعورة ومسالك البحر الاحمر حائلاً امام الاتصال البشري بين هاتين المنطقتين. [2]

اما عن سبب توجه العرب نحو ساحل افريقيا، فله ما يبرره، إذ كان في شرق افريقيا الكثير مما يغري العرب بالتردد عليه بالتجارة والاستقرار حيث كثرة الخيرات ووفرة البضائع التجارية المتنوعة التي كانت الدول القديمة تسعى في طلبها، فضلاً عن اعتدال المناخ ووجود الكثير من الجزر القريبة والبعيدة نسبياً عن الساحل الشرقي فكانت مرافئ طبيعية لسفنهم اقاموا عليها مراكزهم التجارية ليكونوا بمأمن من غارات القبائل الافريقية البربرية التي كانت تغير على السواحل. [3]

ويعتقد ان اقدم اتصال للعرب مع السواحل الافريقي هو اتصال شعب وادي الرافدين لاسيما في عهد سرجون الاكدي (709 ق.م) [4] ، إذ ذكر في حوليات هذا الملك، فضلا عن ما كشفت عنه الاثار المكتشفة في الساحل الشرقي الافريقي، ويبدو ان هذا الاتصال كان في الوقت الذي كانت فيه اكد على اتصال تام مع جنوب بلاد العرب في عهد السبئيين. [5]

وفي عهد ممالك اليمن القديم، كان عرب الجنوب كثيراً ما يترددون على الساحل الشرقي لافريقيا للتجارة في بادئ الامر، ثم استقرت بهم الحال الى الاستقرار في ذلك الساحل.

وقد اشارت بعض المصادر الى ان جماعة من الاوسانيين قد سكنوا في منطقة الساحل الشرقي الافريقي، ويعتقد ان ذلك كان في القرن الخامس ق.م، إذ

---

(1) شهاب: المصدر السابق، ص52.

(2) عثمان : المصدر السابق، ص42.

(3) عبد العليم: العرب وعلوم البحار، ص73.

(4) اوليري: المصدر السابق، ص134.

(5) م.ن، ص134.

كان استقرارهم في الاراضي المقابلة (بمبه وزنجبار) [1] ، ثم اخذو يتوسعون جنوباً ويظهر انهم انشأوا عدداً من المستوطنات على طول الشريط الساحلي الممتد من مقديشو شمالاً الى سفاله جنوباً والجزر المقابلة لهذا الساحل، على نظير المستوطنات التي اقامها الفينيقيون على سواحل البحر المتوسط، وشيدوا عليها حضارة ادهشت مستواها الرفيع البرتغاليين عندما شاهدوها اول مرة [2] .

وفي عمليات الكشف الاثرية التي جرت في بعض الجزر المقابلة للساحل الشرقي عثر على كثير من الاثار التي تؤكد وجود العرب في تلك الجزر، إذ وجد بالقرب من (كلوه) منازل صغيرة مستطيلة الشكل من الحجر المتقن الرصف، وهذه المنازل متلاصقة بعضها ببعض تحيط بقلعة ما زالت جدرانها باقية وهي اقدم مستوطنة تجارية عثر عليها حتى الآن قبالة الساحل الشرقي الافريقي.[3]

وكان العرب في اتصالهم مع شرق افريقيا لا يفضلون التوغل جنوبا، إذ كانت تلك المناطق كثيفة الغابات وموطن الافارقة الاصليين الذين يغلب على سلوكهم الهمجية والبربرية. [4]

كان معظم سكان هضبة الحبشة عند قدوم العرب اليها يتكونون من قبائل (الامهرا- والجالا- والرتاكل- والصومال النوبيين -والبرابرة) [5] ، وبسبب طبيعة منطقة الداخل الافريقية ووعورتها وطبيعة سلوك قبائلها اكتفى العرب باقامة مراكزهم التجارية على الساحل الشرقي والجزر المقابلة له، وكان سكان القبائل الداخلية

---

(1) حوراني: المصدر السابق، ص84.

(2) شهاب: المصدر السابق، ص39.

(3) محمد عبد الله النقيرة: انتشار الاسلام في شرق افريقيا ومنها هضبة العرب ، الرياض دار المريخ، 1402، 1989، ص28.

(4) محمد حسين الزبيدي: هجرة العرب المسلمين الى شرق افريقيا، (بحث منشور في مجلة المؤرخ العربي، بغداد، عدد 23 سنة 1982)، ص103.

(5) يسرى الجوهري: شمال افريقيا، ج2، ص164.

المذكورة يحملون اليهم تجاراتهم من الذهب والعاج والرقيق ويقايضونهم بما لديهم من بضائع وسلع. [1]

ويمكن ان نتلمس ثقل النشاط العربي في الساحل الشرقي الافريقي لاسيما في زمن الاوسانيين، إذ عرف ذلك الساحل بالساحل الاوساني كما ذكر صاحب كتاب الطواف. [2]

وقد ظل الشريط الساحلي الافريقي حول مضيق باب المندب وخليج عدن مرتبطاً بالساحل العربي المقابل حتى عهد قريب [3] ، وفي القرن الاول الميلادي يشير بليني الذي يعاصر ظهور دولة الحميريين نقلاً عن جوبيا وجود العرب في منطقة الحبشة ، [4] مما يشير إلى نفوذ الحميريين في الساحل الشرقي الافريقي وبعض جزره واحتكارهم التجارة البحرية فيه، وكان بعض زعماء مدن الساحل الشرقي قد خضعوا لسلطة الحميريين [5] ، ويرى بعض الباحثين ان الهجرات الى شرق افريقيا جاءت معظمها من المناطق الفقيرة في ساحل الشحر وساحل تهامة[6]، إذ كانت قد نزحت قبيلة المهرة في شرق حضرموت وان هذه الهجرات حدثت قبل التاريخ الميلادي بقرون عدة[7] ، وقد استوطنت هذه القبائل جنوب الساحل الشرقي حتى موزمبيق ومدغشقر وظل العرب يحكمون هذه الاجزاء من افريقيا حتى قدوم

---

(1) الزبيدي: هجرة العرب المسلمين ، ص103.

(2) The Periplus. Ch.30. P.31.

(3) بهجت كامل عبد اللطيف التكريتي : طبيعة العلاقات مع ساحل شرق افريقيا والامتداد التاريخي والتواصل الحضاري (بحث منشور في مجلة بيت الحكمة، العدد 20، السنة الرابعة، 1422هـ/2001م)، ص75.

(4) اوليري: المصدر السابق، ص134.

(5) جمال زكريا: استقرار العرب في ساحل شرق افريقيا، (بحث منشور في مجلة حولية كلية الآداب، جامعة عين شمس ، سنة 1967)، م10، ص45؛ النقيرة: المصدر السابق، ص27.

(6) شهاب: المصدر السابق، ص53.

(7) عبد العليم: الملاحة وعلوم البحار ، ص73؛ عثمان ، المصدر السابق، ص165.

الاوربيين في القرن السابع عشر الميلادي [1] ، ومن القبائل اليمنية القديمة التي هاجرت الى الساحل الافريقي ايضاً قبيلة (الاجاعز او اجعازيان) والتي كان موطنها الاصلي على الساحل التهامي بين صنعاء وعدن ولهم نقوش تذكرهم في اليمن والحبشة، وقد استقروا في الشمال الشرقي من الهضبة الحبشية [2] ، ولعلهم من السبئيين الذين تضررت زراعتهم بانهيار السدود وكانت اعداد كبيرة من عرب اليمن قد هاجرت الى شرق افريقيا عقب انهيار سد مأرب 122م ، وعندما استقرت بها الحال مارسوا العمل التجاري والزراعي واتسعت منازلهم وعظم نفوذهم هناك [3] ، واليهم تنسب لغة الاجاعز إذ تعد اقدم لغة عربية في هضبة الحبشة. [4]

وليس من المستبعد ان تكون المنطقة التي استوطنتها هذه القبائل هي ذاتها التي عرفت بسبأ النوبية وهي تشير دون شك الى حجم التواجد العربي في هذه المنطقة.

ومع ان الابحاث الاثرية في تلك المنطقة ما زالت قاصرة، الا انه من المؤكد ان هجرات كثيرة قد وفدت الى منطقة شرق افريقيا من بلدان المحيط الهندي ومعظمها من الخليج العربي وسواحل شبه جزره العرب، وهذه الجماعات القادمة بمرور الزمن قد اندمجت مع السكان الاصليين وعقدت كل جماعة من المهاجرين معاهدة او حلف مع القبيلة التي تعيش معها او بالقرب منها، وكان معظم المهاجرين نادراً ما يأخذون نسائهم معهم، فتزوجوا في تلك المناطق من نساء القبائل الافريقية، [5] مما ادى الى ظهور جيل على الجانب الافريقي امتزج فيه الدم العربي بالدم الافريقي، اذ لم يأنف المهاجرون العرب من الاختلاط بالافريقيين كما فعل

---

(1) حوراني: المصدر السابق، ص84؛ البكر: دراسات، ص386.

(2) جمال زكريا : استقرار العرب ، ص280.

(3) التكريتي: المصدر السابق، ص77.

(4) اوليري: المصدر السابق، ص134.

(5) عثمان : المصدر السابق، ص165.

المهاجرون الاوربيون [1] ، انما كانوا كما وصفهم صاحب كتاب الطواف يسكنون معهم ويتزاجون منهم. [2]

وقد كان من اثر تلك المعاهدات ان توسع العرب في شرق افريقيا وسيطروا على نواحي النشاطات المختلفة وبخاصة التجارة، وأخذ نفوذهم يزداد في الوقت الذي اخذ فيه نفوذ المصريين في الاضمحلال [3] ، وقد اصبح العرب بالعدد الذي دعا بعض المؤرخين الاقدمين القول بأن الاحباش اصلهم من العرب المهاجرين لهذه الجهات، وعزوا غزوهم لليمن بناءاً على ذلك الاعتقاد، وبموجبه فأن الاحباش كانت حملتهم استمراراً حسب رأيهم لصراع الممالك الجنوبية لا غزواً اجنبياً. [4]

واذ كان بعض الباحثين يؤكدون على انه لا يمكن الجزم بأن اصل الاحباش من العرب الجنوبيين فقط ، فأنه من الممكن القول بأن ثمة قرابة في الثقافة واللغة فيما بينهم وبين العرب الجنوبيين [5] ، الذين استقرت مجموعات منهم في الهضبة الحبشية، ولما كان العرب اكثر تحضراً من الافارقة، فقد استطاعوا فرض لغتهم وثقافتهم على المجتمع الافريقي وكانت ثقافتهم هي الثقافة السائدة في تلك الجهات، حتى عصور متأخرة وفي القرن السادس الميلادي كان لعرب الحجاز صلاة تجارية متميزة مع بلاد الحبشة بسبب تفوقهم التجاري في تلك الحقبة ، وقد اشارت معظم المصادر التاريخية العربية الى وجود التجار المكيين في ارض الحبشة، [6] باستمرار

---

(1) شهاب: المصدر السابق، ص53.

(2) The Periplus. Ch. 30, P.32.

(3) حسن احمد محمد: الاسلام والثقافة العربية في افريقيا، مكتبة النهضة المصرية، (القاهرة، 1950)، ج2، ص378.

(4) ينظر: جواد علي: المفصل، ج7، ص261؛ اوليري: المصدر السابق، ص137.

(5) شهاب : المصدر السابق، ص58-59.

(6) الطبري: تاريخ الرسل والملوك، ج2، ص328؛ اسماعيل ابن كثير: البداية والنهاية في التاريخ ، تحقيق: احمد ابو ملحم وآخرون، دار الكتب العلمية (بيروت، 1405هـ/1985)، م2، ج3، ص80.

باستمرار وبسبب تلك الصلات الوثيقة كانت الحبشة ملاذاً للمسلمين المهاجرين فيما بعد .

ولعل من الصحيح قوله ، أن صلات العرب مع الساحل الافريقي قد توثقت بفعل عوامل عدة منها، التجارة والنشاط البحري والاستقرار، فضلاً عن الدور الذي لعبه التجار العرب الاوائل الذين تعرفوا على الساحل الافريقي ولمسوا مزاياه وطبيعته التي ربما كانت تشبه الى حد كبير طبيعة السواحل العربية الجنوبية، مما شجعهم على الهجرة والاستقرار فيه والتأثير في سكانه جنسياً وحضارياً.

وكان من نتيجة استقرار العرب في افريقيا، أن حمل العرب مظاهر حضارتهم الزاهرة لاسيما في مجال انظمة الري والزراعة وانماط النظام الجماعي وفن الكتابة كما ادخلوا معهم زراعة نباتات جديدة منها زراعة بعض الفواكه واشجار النخيل ، واصبحت تلك السواحل مركزاً لنشر تلك المظاهر الحضارية العربية، [1] كما كان من نتيجة الاختلاط والتزاوج الحضاري بين الساحلين العربي والافريقي ان تكونت ثقافة واحدة من كلتا الثقافتين فمثلاً كتبت اللغة السواحلية بأحرف عربية ودخلها كثير من الكلمات العربية. [2]

3- الصلات التجارية مع موانئ السواحل الهندية:

ليس هناك تاريخ متفق عليه لبدء الصلات بين الموانئ العربية والموانئ الهندية، الا انه من المحتمل انها بدأت في الوقت الذي بدأت فيه العلاقات التجارية بين السومريين وسكان وادي السند[3] ، إذ يشير المسيو (Guillain) : الى ذلك بقوله : "قبض العرب منذ اقدم العصور على زمام التجارة البحرية وخاصة في الشرق فكانت سفنهم تجري في المحيط الهندي لاسيما بين بلادهم والهند والتي كانت لهم جالية كبيرة على سواحلها قرب نهر السند وهي التي اسماها الهنود (Arbita) ولما

(1) الزبيدي: هجرة العرب المسلمين، ص102.

(2) عثمان: المصدر السابق، ص44.

(3) اوليري: المصدر السابق، ص75؛ طه باقر: علاقات بلاد الرافدين لجزيرة العرب، ص124.

ارسل الاسكندر (نيرخوس) قائد اسطوله لاكتشاف بحر السند، وجد بسواحل جدروزيا الواقعة على جبل بين (كريبلا) ومصب نهر السند اثار دالة على نفوذ العرب من مدن عربية واساطيل عربية"[1]، وهذا يدلل على أن العرب كانوا على صلات مع السواحل الهندية قبل عهد الاسكندر بعدة قرون، وقد احتاج ترددهم المستمر على تلك السواحل استقرار بعضهم للعمل كوكلاء لجمع السلع من مناطق انتاجها وجلبها الى الموانئ الساحلية.

كانت معظم الموانئ العربية المنتشرة على طول السواحل المحيطة بشبه جزيرة العرب تعد نقاط انطلاق الرحلات البحرية باتجاه السواحل الهندية وقد نوهنا على ذلك في موضوع الطرق البحرية المؤدية الى السواحل الهندية.

وكان من نتيجة ذلك التردد المتواصل للسفن العربية والتجار العرب ان اقيمت في السواحل الهندية العديد من المراكز التجارية لهم، لاسيما في (كلتا) وسواحل المليبار وسيلان وبورما. [2]

أهم موانئ السواحل الهندية التي اتصل بها العرب

- ميناء بربريكم Barbaricam

يقع هذا الميناء على حوض نهر السند وهو من الموانئ المهمة في سواحل الهند الشرقية كونه كان ميناءاً وسوقاً ومركزاً تجتمع فيه المنتجات الهندية المختلفة، كانت السفن العربية تقصد هذا الميناء لجلب البضائع الهندية كما تصدر اليه منتجات الجزيرة العربية من اللبان والمر، وقد ذكر ان هذا الميناء كان يشهد تجمع السفن الصينية والعربية والفارسية، ومنه كان يمكن الحصول على معظم سلع هذه المناطق والمناطق المجاورة لها. [3]

- ميناء بريجازا Baragaza

---

(1) صلاح البكري: في جزيرة العرب، ص102.

(2) السامر: المصدر السابق، ص9.

(3) جواد علي: تاريخ العرب قبل الاسلام ، مطبعة المجمع العلمي العراقي ، (بغداد، 1960)، ص95.

وهو من الموانئ المهمة ايضاً على الساحل الجنوبي الغربي للهند في حوض نهر نربدا (Narbada) في مناطق (اريل) [1] .

وكان هذا الميناء مركزاً تجارياً تقصده مختلف السفن العالمية في عصور ما قبل الاسلام، ومن اهم صادراته الفولاذ والقطن وقد تاجر معه العرب وكانوا يصدرون اليه الخمور والتمور وكانت كل من خاراكس والابلة تتاجر مع هذا الميناء [2] ، وكانت تنطلق من ميناء موزا وعدن رحلات منتظمة للسفن العربية الى ميناء بريجازا.

وكان تجار الهند يبعثون من ميناء بريجازا بسلعهما ومنها السكر الى موانئ المحيط الهندي العربية والافريقية. [3]

- ميناء موزريس Mouziris

يقع هذا الميناء على ساحل الماليبار في الجنوب الغربي لشبه جزيرة الهند. وهو من الموانئ التجارية الشهيرة في السواحل الهندية، وكان تابعاً في القديم لمملكة شارو (Charn) التي كانت تسيطر على ساحل (كلتا) [4] .

وقد اشار بليني في حديثه عن الطرق التجارية الى هذا الميناء وذكر ان المسافة بينه وبين ميناء اولكيس نحو 40 يوماً [5] ، وقد اشتهر هذا الميناء بتصدير الفلفل، وقد ذكر صاحب كتاب الطواف، انه شاهد في هذا الميناء سفن هندية ضخمة تسمى سنجاراً واخرى تدعى كولنديا قاصدة بحر الكنج. [6]

وكان العرب يقصدون هذا الميناء طوال عدة قرون للحصول على الفلفل وعلى الخشب الذي تبنى منه سفنهم. [7]

4- اثر الصلات التجارية على بعض الجوانب الحضارية:

---

(1) حوراني: المصدر السابق، ص92.

(2) يحيى: العرب، ص301.

(3) بافقيه: تاريخ اليمن القديم، ص149.

(4) حوراني: المصدر السابق، ص76.

(5) م.ن، ص76.

(6) حوراني: المصدر السابق، ص84.

(7) شهاب: المصدر السابق، ص169.

لقد حمل العرب منذ القدم سلعهم وسلع الأمم الاخرى عبر البحر ليتاجروا بها، فكان لابد وان تظهر نتيجة ذلك النشاط الواسع والمتواصل لعدة قرون اثار في جوانب مختلفة منها الجوانب الثقافية والحضارية[1] ، فالتجارة التي يشير معناها الى عمليات البيع والشراء كانت قد حملت في اعطافها الكثير من العناصر الثقافية والحضارية التي أسهمت في تقارب الشعوب والأمم وتعارفهما بعضهما على بعض، وكانت الموانئ البحرية فضلاً عن كونها مراكز تجارية فأنها تعد عصب الاتصال والمجال الحيوي الذي تحتك فيه الثقافات المختلفة لما تمثله من اماكن للقاء والتعارف بين العرب والتجار الاجانب الذين كانوا يقدمون اليها، وقد كان من أثر اتساع الحركة التجارية وطول المدة التي تستغرقها الرحلات التجارية، انتقال كثير من عناصر الثقافة وشيوعها في معظم بلاد الشرق قبل الاسلام، ومن المحتمل أن المعلومات التي كان يجمعها التجار العرب ابان رحلاتهم الطويلة قد تردد صداها فيما خلفوه من اوصاف عن المناطق التي ترددوا عليها [2] ، لاسيما في مجال الثقافة والعادات والتقاليد الاجتماعية، وقد كانت السفن التجارية وبسبب الظروف الجوية قد تمكث اياماً واشهراً وقد مر ذكر بنا أن السفن الهندية كانت تضطر الى البقاء في ميناء ظفار طيلة فصل الشتاء.

وكانت الموانئ البحرية في عصور ما قبل الاسلام تشهد احتكاكاً بشرياً بين مختلف الاجناس يمكن تلمس أثره في جوانب عديدة منها التشابه في المصطلحات الملاحية الواحدة، كذلك تشابه اسلوب صناعة السفن ، كما تم تبادل الكثير من الكلمات بين لغات بلدان الشرق وأن كان اكثرها شيوعاً هي الكلمات العربية [3] ، فظهرت اثر ذلك الاحتكاك لغة سكان السواحل، ولهذا نجد أن لهجات أهل السواحل غريبة بعض الشيء عن سكان الداخل مثل اللغة المهرية والشحرية ولهجة اهل الهدرة

---

(1) عثمان: المصدر السابق، ص11.

(2) اغناطيوس، كراتشوفسكي: تاريخ الأدب الجغرافي العربي، ترجمة صلاح الدين عثمان هاشم، الادارة الثقافية، (جامعة الدول العربية، بلا ت)، ص40.

(3) عثمان : المصدر السابق، ص8.

[1] ، كما نجد عشرات الكلمات الهندية للشؤون الاقتصادية والاجتماعية والتجارية قد اخـذت طريقهـا إلـى اللغـة العربيـة وانظمـت أليهـا وعربـت مثـل المـوز وأصـله بالسنسكريتية (موجـا) [2] والكـافور واصـله بالسنسكريتية (كـابور) والصـندل وأصـله بالسنسكريتية (جنـدن) والمسـكة واصـله فـي السنسـكريتية (مشـكا) والليمـون وأصـله (ليمر) والعنبة واصلها (امبا) والنارجيل واصله (ناركيلا) والفلفل وأصله (يبلـي) [3] ، وجلبت من الهند اشياء كثيرة مثل الاختام والاواني الفخارية، فضلاً عن انتقال الكثير من انواع النباتات التي تم جلبها وزراعتها في بعض مناطق الجزيرة العربية .

وكان الفينيقيون قديماً قد ارتبطوا مع الهنود بعلاقات تجارية ولعل من أثرها تأثر الهنود بالحضارة الفينيقية وقد ظهر ذلك في استخدام الهنود للحروف الفينيقية بعد عهد بوذا، ولابد من الاشارة هنا الى ان التأثير الثقافي والحضاري للفينيقيين والذي ظهر في مناطق عدة من آسيا وأفريقيا لا يقل شأناً عن مكانتهم كأشهر أمة بحرية عرفها التأريخ، وقد اصاب بعض الباحثين عندما صرحوا بأن الأمة الفينيقية قد سدت الفجوة بين حضارة مصر وبلاد الرافدين ما بين الفترة التاريخية 130-120 ق.م، بما انتجته من ثقافة وحضارة تركت بصماتها الواضحة في تاريخ الانسانية القديم.

وقد تـأثر الهنـود ايضـاً بالحضـارة البابليـة القديمـة عـن طريـق البحـر، فـأول الشعوب التـي اتصل بهـا الهنـود هم شعب وادي الرافدين، إذ كـان البـابليون يقصـدون بسـفنهم سـواحل الهنـد وكـان البحـارة الهنـود فـي بعـض الفتـرات التاريخيـة مـن العهـد البابلي يتواجدون في مدينة بابل ، وقد روي في الاخبار أنهم جلبوا في أحدى زياراتهم إلى بابل طاووساً هدية إلى ملك بابل وكان ذلك في الألف الثالثة ق.م [4]، كما عثر

---

(1) الاصطخري : المسالك والممالك ، ص27؛ جواد علي: المفصل، ج1، ص184.

(2) اوليري: المصدر السابق، ص75. الندوي، تاريخ الصلات، ص32.

(3) الندوي: تاريخ الصلات، ص32.

(4) اوليري: المصدر السابق، ص3؛ ابو الفرج محمد بن اسحق المعروف بالوراق بن النديم (ت: 338هـ/ 993م)، الفهرست، تحقيق رضا تجدد (مطبعة دانشكاه، طهران، 1971)، ص345.

على دعامات خشب الساج التي كانت قد استعملت في هيكل القمر في أور وفي قصر نبوخذنصر ، كما حوت مسلة شلمنصر الثالث (860 ق.م) القرود والفيلة [1]
.

وعن البابليين اخذ الهنود بعض النظريات العلمية لاسيما نظرية الفلك التي اشتهر بها الكلدانيون في جنوب وادي الرافدين . [2]

ومن اهم ما صدر الى الهند من بلاد سومر العربات [3] .

ومما تقدم يتبين لنا الاثر الايجابي الذي تركته الموانئ البحرية ونشاطها التجاري على الجوانب الثقافية والحضارية بين الأمم والشعوب ومساهمتها الفعالية في تقارب تلك الشعوب ثقافياً وحضارياً واطلاعهم بعضهم على بعض في وقت لم يكن قد عرفت فيه وسائل التعارف الحديثة.

5- اثر الموانئ البحرية في الازدهار الاقتصادي لشبه جزيرة العرب:

لاشك في ان الموانئ البحرية بما كانت تؤديه من وظيفة تجارية قد أسهمت في الرخاء الاقتصادي لسكان شبه جزيرة العرب في عصور ما قبل الاسلام.

وكان للاوضاع السياسية والامنية في منطقة الشرق عموماً وفي الجزيرة العربية خصوصاً قد أدت دوراً بارزاً في ما بلغته التجارة عموماً والتجارة البحرية خصوصاً.

ومع أن شبه جزيرة العرب قد شهدت نوعاً من الاستقرار السياسي والامن النسبي ازدهرت التجارة بقسميها البحري والبحري ونشطت حركة التجارة وعمت الفائدة

---

(1) اوليري: المصدر السابق، ص83.

(2) احمد امين: فجر الاسلام، ط4، مكتبة النهضة المصرية (القاهرة، 1308هـ/1987م)، ج1، ص339.

(3) غوستاف لوبون: حضارة العرب، ترجمة عادل زعيتر ، (بيروت، 1977)، ص71؛ احمد امين: فجر الاسلام، ج1، ص339.

على الجميع ، فأن اضطراب الاحوال السياسية وانعدام الأمن يلقي بضلاله على الانشطة والفعاليات التجارية وغيرها، ومن الملاحظ أن التجارة كانت من أكثر العوامل التي أسهمت فيما بلغته المجتمعات العربية وقد اشار إلى ذلك سترابو بقوله: "أن السبئيين والجرهائيين كانوا من أكثر الشعوب العالم ثراءاً من جراء تجارتهم بالمواد العطرية "[1] ، كما اشار بليني ايضاً الى ان شهرة السبئيين ترجع لتجارة البخور، وكانت التجارة مهنة معظم سكان سواحل شبه جزيرة العرب بل معظم السكان العرب [2] ، والى ذلك اشار سترابو قائلاً: " أن العرب قوم تجار وسماسرة " [3] ، وهذا القول يصور حال العرب في عصره، إذ كانت مقومات الجزيرة العربية قد هيأت للعرب حيثما وجدوا على ارضها الداخلية والساحلية فرصة للانخراط في الفعاليات التجارية ، فهناك من يعملون كتجار وسطاء في نقل التجارة، وقسم آخر انتظم في حماية القوافل التجارية المارة بأراضيهم لقاء ضريبة المرور والحماية، في حين ان قسماً ثالثاً عمل في وظائف خدمة الموانئ البحرية وعمليات التحميل والتفريغ التي تحصل فيها. [4]

لذلك فأن انتعاش تلك الاعمال يقترن بازدهار الحركة التجارية في الموانئ البحرية.

ومما لا شك فيه فأن الضرائب التجارية التي كان يحصل عليها الملوك وأمراء المدن التجارية في مختلف جهات شبه جزيرة العرب والتي اشارت أليها المصادر التاريخية تمثل ايراداً مهماً لا غنى عنه للكثير من تلك المدن لاسيما في المناطق التي لا يوجد فيها مورد ثانوي سوى المورد التجاري، فكثير من مدن بلاد العرب كانت عبارة عن محطات تجارية أو مدن ساحلية تعيش على نشاط التجارة والموانئ البحرية، وكان المسؤولون عن هذه المدن والموانئ يعينون جباة متخصصين لجمع

---

(1) حتي: مطول، ج1، ص63.

(2) البكر: دراسات، ص383.

(3) حتي: مطول، ج1، ص63.

(4) شهاب: المصدر السابق، ص84.

الضرائب المفروضة على السلع والبضائع [1] ، كما هو الحال في ميناء لويكا كوما والشعيبة وموزا وجرها كما سبق الاشارة أليه، وكانت بعض المدن التجارية كالجرهاء ودولة الانباط قد سنت بعض القوانين والانظمة التي تنظم التجارة في الموانئ والاسواق التي كانت تقام بالقرب منها [2] ، اضف الى ذلك فأن عمان والبحرين قد سعت في القرن السادس الميلادي الى اجتذاب التجار، إذ كانت تقام الى جوار موانئها اسواق تجارية معروفة مرّ ذكرها.

وقد ذكرنا ان هناك كثيراً من الدلائل التي تؤكد ان العرب كانوا يذهبون بتجارتهم الى خارج بلادهم عبر البحر من خلال الموانئ البحرية، ونقش التاجر المعيني الوارد ذكره والمحفوظ في المتحف المصري يشير الى ان هذا التاجر كان يستورد من بلاده بعض السلع لصالح معابد الالهة المصرية، وكان يتردد بسفينته بين الساحلين الشرقي والغربي للبحر الاحمر لهذا الغرض، وقد جنى مالاً وفيراً لقاء تلك التجارة، فيما وجدت نقوش اخرى في مصر منها نقوش سبئية ونقوش نبطية تدل على وصول التجار العرب إلى تلك الجهات عبر الموانئ البحرية .[3]

ولم تكن هذه المناطق الوحيدة التي بلغها التجار العرب، بل تمكنوا بفضل براعتهم في مجال الملاحة والتجارة عبر البر والبحر من الوصول إلى بقاع بعيدة عن موطنه، يتضح ذلك من خلال ما خلفوه من آثار تدلل على نشاطهم التجاري، وقد ذكرت المصادر أن التجار المعينيين والجرهائيين كانوا يتجارون في جزيرة ديلوس، وتركوا نقوشاً تدلل على وصولهم الى تلك الجزيرة [4] .

وعبر الموانئ البحرية اتصل التجار الاجانب من الهنود والافارقة واليونان بالاسواق العربية ومناطق انتاج المواد العطرية التي يرغبون باستيرادها في تلك الايام لاسيما من البخور والطيوب، واعتماداً على المصادر الكلاسيكية فأنه كانت هناك

---

(1) حوراني: المصدر السابق، ص78.

(2) جواد علي: المفصل، ج7، ص419.

(3) نيلسن : التاريخ العربي القديم ، ص57.

(4) جواد علي: المفصل ، ج7، ص163؛ حوراني: المصدر السابق، ص65.

جاليات يونانية في بعض مناطق بلاد العرب الجنوبية في العهد البطلمي والروماني وكان التجار اليونان فيها يعملون كوكلاء وسفراء تجاريين لبلادهم كانوا يقومون بالتعاقد مع منتجي هذه المواد وشرائها واحضارها الى مناطق الموانئ البحرية ويقومون بتصديرها الى بلادهم [1] ، وعملهم هذا يشبه عمل التاجر المعيني في مصر.

وقد عثر على بعض النقوش في جنوب الجزيرة العربية ، تشير الى وجود بعض التجار الاجانب من خارج الجزيرة العربية لاسيما من الهنود واليونان، فقد عثر على نقش اغريقي في (براقش) يعتقد انه يرجع الى احد التجار الرومان الذي ربما جاء عبر احد موانئ الساحل الغربي لغرض التجارة مع العرب [2] ، كذلك تم الكشف عن اثار في مدينة تمنع وهي عبارة عن تماثيل وتحف فنية وفخار يوناني وهي دون شك نتاج الحركة التجارية [3] .

كما اشار صاحب الطواف الى وجود العناصر الاجنبية في الموانئ العربية من الاغريق والهنود والصوماليين وكانوا يأتون الى تلك الموانئ لغرض التجارة.[4]

ولعل من الصحيح قوله ان الموانئ البحرية قد أسهمت في تحركات شعوب الجزيرة العربية حتى تمكنوا من الاتصال بالامم البعيدة عن بلادهم ومن خلالها نقل العرب تجارتهم من بخور ولبان ومواد عطرية اخرى، فضلاً عن منتوجاتهم من النسيج والاحجار الكريمة والمعادن كالذهب والفضة والنحاس. وما كانوا يستوردونه من بضائع الامم الاخرى ثم يقومون بتصديرها الى اسواق العالم المختلفة ، فأثروا

---

(1) عبد العليم: تجارة الجزيرة العربية، ص204؛ جواد علي: المفصل، ج2، ص30.

(2) بيرين: المصدر السابق، ص86؛ جرادات: المصدر السابق، ص408-409.

(3) جواد علي : المفصل، ج2، ص31.

(4) The periplus. Ch. 31. P.34.

ثراءاً كبيراً، وقد ظهر هذا الرخاء من خلال تشييدهم للقصور والحصون والسدود وما أقاموه من اسواق وما بنوه من معابد ومقابر. [1]

6- **التعامل التجاري في الموانئ والاسواق:**

لاشك في أن هناك عوامل قد ادت الى ازدهار حركة التبادل التجاري في الموانئ والاسواق التجارية التابعة لها، فمن هذه العوامل الحركة التجارية المستمرة والمعروض السلعي في تلك الموانئ والاسواق، فضلاً عن قيام التجار الاجانب بجلب السلع والمحاصيل من بلادهم كي يتم تبادلها مع منتوجات الجزيرة العربية.

وقد تنوعت منتوجات الجزيرة العربية وكانت كل منطقة من مناطقها تغل محصولاً معيناً تشتهر به، فيما اشتهرت مناطقها الاخرى بموقعها البحري وعظمة موانئها مما اضفى عليها اهمية اقتصادية كونها كانت مراكز تجارية لاستيراد وتصدير السلع عبر البحر، وكان تجار الداخل يقصدون اسواقها لشراء السلع وبيعها في الاسواق الداخلية للجزيرة العربية، ويشير ثيو فراستوس (372–287ق.م) الى احدى طرق بيع منتوجات الجزيرة العربية قائلاً: "بيع اللبان البخور يكون بأن يكوم كل واحد نصيبه من الصبر والبخور واللبان ويتركها في عهدة حراس يقومون بحراستها، بعد أن يكون قد نصب على كومته لوحة كتب عليها عدد الكيلات في الكومة وثمن الكيلة، ويقبل التجار فأذا رأى احدهم كومة اعجبته كالها ووضع ثمنها مكان البضاعة ثم يأتي الكاهن فيأخذ ثلث الثمن للاله تاركاً ما تبقى في امان لصاحب البضاعة حتى يأتي ويأخذه" [2] ، يشير ذلك النص الى الطريقة التي كانت سائدة في عمليات البيوع وما يتم فيها من خصم مستحقات المعبد من ثمن البضائع، وكان العرب قد اتبعوا في معاملات البيع والشراء وسائل عدة منها:

أ- التعامل بالمقايضة:

وهي اول واقدم اسلوب عرف في المعاملات التجارية وتتم هذه العملية من خلال مبادلة سلعة مقابل سلعة اخرى وهذا الاسلوب كان شائعاً في عمليات البيع

---

(1) جروسان : الناحية الاثرية لبلاد العرب الجنوبية، ص163 وما بعدها.

(2) نقلاً عن شهاب: المصدر السابق ، ص37.

والشـراء، التـي تـتم داخـل منـاطق شـبه جزيـرة العـرب وخارجهـا [1] ، لاسـيّما بـين المجتمعات المتحضـرة والبدويـة، فكـان البـدو يـأتون بمنتوجـاتهم ويقاضـونها مـع سكان المـدن بمـا يلـزمهم مـن طعـام وملابـس وغيرهـا [2] ، وقـد عـرف هـذا الاسـلوب فـي التعامـل بـ (عقبن) فـي بـلاد الـيمن القديمـة [3] ، واسـتخدم هـذا الاسـلوب ايضـاً بـين سكان المدن المتحضرة وسكان السواحل الذين استخدموا هذا الاسلوب في تجارتهم الخارجية التي كان يتم معظمها من خلال الموانئ البحريـة [4] ، إذ كـانوا يقايضـون منتوجات الجزيرة بالمنتجات الاجنبية الواردة الى موانئهم وقد ذكرنا سابقاً ان الهنود كانوا يقايضون اقمشتهم وقمحهم باللبان الحضرمي.

ب- التعامل بالذهب والفضة:

يقوم هذا النوع من التعامل في المبادلات التجارية على تقدير اثمان السلع باوزان الذهب والفضة، كأن يدفع قيراطاً من الذهب مقابل سلعة ما. [5]

وكان التعامل بهذا الاسلوب يشكل جزءاً مهماً من التجارة الخارجية لسكان الجزيرة العربية، قبل استخدام النقد في المبادلات التجارية، والتجار العرب يقبضون ثمن بضاعتهم المصدرة سبائك ذهب وفضة من الرومان، وقد ذكرت المصادر ايضاً ان الجزيرة العربية كانت تستهلك كثيراً من ذهب خزينة الدولة الرومانيـة[6] ، وقد نوهنا الى ان بعض المؤرخين الرومان كان يتحسر على ما تحصل عليه الموانئ من ذهب وفضة اليونان لقاء الحصول على منتجات الجزيرة العربية.

---

(1) جواد علي : تاريخ العرب قبل الاسلام، ج8، ص206.

(2) جواد علي: المفصل، ج7، ص336.

(3) بيتسون أ.ق. وآخرون، المعجم السبئي، منشورات جامعة صنعاء، (بيروت، 1982م)، ص18.

(4) جواد علي: المفصل، ج7، ص488.

(5) Groom. N. Frankincense and Myrrh. P.157.

(6) حوراني: المصدر السابق، ص. جواد علي، المفصل، ج7، ص488.

جـ- التعامل بالنقد:

ويعدّ ظهور النقد في المبادلات التجارية الداخلية والخارجية مرحلة متقدمة لأسباب فرضتها حركة النشاط التجاري المتزايدة، فكان لابد للشعوب الداخلة في تلك الحركة من ان تتوسع في مجال العملات ، وان تكون لكل شعب عملة خاصة بهم [1] ، فقد وجد في القاموس السبئي عدد من العملات مثل (بلط) و(سلع)[2] ، وذكرت فيه ايضاً عملة قتبان التي تعرف باسم (جنصن) وعثر ايضاً في احد النقوش اللحيانية على نقش يشير الى وجود عملة لحيانية تعرف بأسم (سلعت) [3] .

كما ضرب الانباط وكذلك الجرهائيون عملات خاصة بهم، ولابد من الاشارة الى ان سك العملات في شبه جزيرة العرب بدأ في القرن الثالث ق.م. اذ سكت فيه اول عملة محلية [4] ، ولما كانت للعرب صلاة تجارية خارجية فلابد أنهم استعملوا عملات اجنبية إذ تفيد المصادر أنهم استخدموا في الفترة القريبة من ظهور الاسلام دنانير هرقل التي كانت ترد إلى مكة وترد ايضاً عليهم دراهم الفرس البغلية فكانوا يتعاملون بها[5] .

ومر النظام النقدي في الجزيرة العربية بمراحل عدة، ففي البداية كان تقليداً لبعض الانظمة العالمية السائدة آنذاك من حيث الشكل والوزن [6] ، ثم تطور بعد ذلك إذ اصبحت العملات العربية ذات نمط محلي في اشكالها لكنها ظلت من حيث الوزن تتبع المقاييس العالمية ، وقد سكت العملات العربية من الذهب والفضة

---

(1) جواد علي: تاريخ العرب قبل الاسلام، ج8، ص201.

(2) بيتسون : المعجم السبئي، ص90.

(3) حسين بن علي ابو الحسن: قراءة لكتابات لحيانية من جبل عكمة بمطبعة مطبوعات مكتبة الملك فهد، (الرياض ، 1997م)، نقش ذو الرقم 128.

(4) هومل: التاريخ العام لبلاد العرب الجنوبية، ص98؛ النعيم: الوضع الاقتصادي في جزيرة العرب، ص270.

(5) البلاذري: فتوح البلدان، ص؛ جواد علي: تاريخ العرب قبل الاسلام، ج8، ص201.

(6) جواد علي: المفصل، ج2، ص31.

والبرونز [1] ، وهذا يؤكد حالة الانتعاش الاقتصادي والرقي الحضاري الذي بلغه العرب آنذاك .

7- السلع التجارية المتداولة عبر تجارة الموانئ البحرية :

تضمنت الحركة التجارية الواسعة التي كانت تشهدها الموانئ البحرية المنتشرة في جهات شبه جزيرة العرب الثلاث تداول كثير من السلع العربية والاجنبية والتي كانت عماد التجارة بين الشرق والغرب آنذاك، ومن اجل الحصول عليها تنافست الامم القديمة فيما بينها وقد وقفنا على ذلك بامعان.

كان العرب وبسبب موقعهم الوسط بين الشرق والغرب واتصالهم باعظم بحار الشرق قد لعبوا دوراً تجارياً كبيراً في نقل سلع وبضائع الامم والشعوب المطلة على سواحل تلك البحار ، فضلاً عن تصديرهم لمنتوجات جزيرتهم المتنوعة الى الاسواق العالمية التي كانوا يقصدونها، وفيما يأتي عرض لبعض السلع المتداولة بحرياً عبر الموانئ العربية والاجنبية.

أ- منتوجات شبه الجزيرة العربية المصدرة عبر الموانئ البحرية:

المواد العطرية:

1- اللبان

وردت لفظة اللبان في النقوش اليمنية القديمة (Lbnhn) وفي النقوش القتبانية وردت بلفظة (شهز) وما زال المهريون يسمون اللبان بالشهز. [2]

وقد اشار ابن منظور الى اللبان بقوله: "ضرب من الصمغ (يستخلص) من شجيرة شوكية لا تعلو اكثر من ذراعين ولها ورق مثل ورق الآس وثمر مثل ثمرته وله حرارة في الفم" [3] ، وموسم جمع اللبان يكون في بداية فصل الصيف من كل عام وعملية استخلاصه من الشجر تتطلب عمل شاق إذ يقوم العاملون بشق في جذع الشجرة وفي مواضع متباعدة من خلال ضربات بالفأس مما يؤدي الى سيلان

---

(1) م.ن، ج2، ص112.

(2) عبد الله يوسف: اوراق في تاريخ اليمن واثاره، ج2، ص225.

(3) اللسان: ج8، ص377؛ الزبيدي: تاج العروس، مادة الكندر.

العصارات على شكل دموع صفراء[1] ، وعند تعرضها للهواء يتغير لونها الى اللون الابيض، وعند حرقها في الفحم تفوح منها رائحة طيبة على شكل دخان ابيض يلطف الجو. [2]

وكان اللبان يجمع في سلة مستديرة من الخوص تسمى باللهجة الحضرمية (زنبيل). [3]

كان اللبان في مقدمة السلع التجارية التي كانت تصدرها شبه الجزيرة العربية الى بلاد اليونان ومصر، وان موطن اللبان كما ذكرنا يتركز في الهضبة الحضرمية الممتدة من جبال سنحان الى الشرق من ظفار حتى جبال المهرة المطلة على ساحل الشحر، ويبلغ امتداد الهضبة من الشرق الى الغرب مائتين وخمسين ميلاً وارتفاعها يبلغ نحو ثلاثة آلاف قدم.

أما اجود انواع اللبان فهو الذي يجمع من السفوح الشمالية ، في حين ان لبان المنحدرات الجنوبية كان رديء. [4]

2- **المر:** Myrrh

المر في النقوش العربية الجنوبية (أمرو) وهو من اغلى السلع التجارية قديماً. [5]

يقول البرت هميل في كتابه (النبات الاقتصادي): "المر الحلو نوع عربي وهو معروف منذ القدم وقد استعمل قروناً طويلة في البخور والعطور والتحنيط وكان من المنتجات الهامة في عصور التوراة، حينما كان يصارع الذهب في قيمته وما زال يستعمل في العطور والبخور، وفي المراسيم الدينية ويدخل في تركيب المعابد

---

(1) Van Beek. Frankincense and Myrrh. P.145.

(2) عبد الله يوسف: المصدر السابق، ، ج2، ص226.

(3) عبد القادر الغساني: (اللبان) حصاد ندوة الدراسات العمانية ، المجلد الاول ، (وزارة التراث القومي والثقافي، عمان ، 1980م)، ص191.

(4) شهاب: المصدر السابق، ص131.

(5) جواد علي: المفصل، ج2، ص506.

الصينية" [1] ، وكانت اشجار المر عبارة عن شجيرات شوكية لا تعلو اكثر من ستة اقدام، وتنمو في مرتفعات حضرموت وظفار ومنها يتم استخلاص المر[2]، على هيئة دموع تتجمد على اغصان جذوع تلك الاشجار ولا تختلف طرق استخلاصة عن اللبان . [3]

ولون المر عند استخلاصه احمر مائل الى البني، وعند حرقه تنبعث منه رائحة طيبة تتصاعد على هيئة اعمدة دخانية، وله فوائد طبية ايضاً، فقد كان يستخدم قديماً في التخدير لتخفيف الآلام [4] ، وقد ذكر هيردوتس ما نصه: "ان الفرس اعجبوا في احدى معاركهم البحرية مع اليونان بشجاعة يوناني كاد جسمه يمزق أرباً وهو يقاوم جنودهم قبل ان يقع في الاسر وانهم بذلوا كل ما في وسعهم لانقاذ حياته، فضمدوا جراحه بضماد من الكتان بعد ان وضعوا عليها المر". [5]

كما ذكر ايضاً انه كان يدخل في تركيب العديد من المستحضرات الطبية. ويستعمل كدواء شافٍ للسعال ولسع العقرب وديدان الامعاء. [6]

3- **الصبّر:** Aloe

وهو نبات من فصيلة (الزنبقيان) ولا تختلف عن شجرة السوسن [7]، الا ان ورقه اطول واعرض واثخن ويستخرج من اوارقه اللحمية سائل صمغي احمر اللون مر الطعم يستعمل في الطب والاسهال. [1]

---

(1) يحيى : العرب ، ص338.

(2) Van Beek. Frankincense and Myrrh. P.144.

(3) وندل فلبس: حضارة عربية تكشف عنها الرمال، (بحث منشور في مجلة الرسالة العدد 977، مارس، السنة العشرين، مطبعة الرسالة، 1952)، ص337.

(4) اليزابث، الجزيرة العربية، ص33؛ محمد حسين آل ياسين: معجم النباتات الزراعية ، مطبعة المجمع العلمي العراقي، (بغداد، 1986)، ص316.

(5) نقلاً عن شهاب: المصدر السابق، ص140.

(6) القاموس المحيط: ترسيسي، بلاد سبأ وحضارة العرب الاولى، ص563.

(7) ابي حنيفة احمد بن داود الدينوري (ت 282هـ/895م): كتاب النبات، حققه وترجمه: يودنهار دلفين، دار العلم، (بيروت ، 1974م)، ج3، ص196.

تنمو اشجار الصبر في مناطق عديدة من الجزيرة العربية وافريقيا وتكثر في جزيرة سقطرة، إذ يوجد هناك افضل انواع الصبر الذي يعرف بالصبر السقطري. [2]

وكان استخلاص مادة الصبر يمر بمرحلتين:

الاولى: بتقطيع اوارق شجر الصبر الى قطع صغيرة وتترك فوق اناء بحيث يسيل السائل الصمغي الى داخل الاناء.

والثانية: يوضع هذا الاناء على النار ويحرك السائل حتى يصبح كالعصيدة ثم يترك في الشمس ليتصلب . [3]

وكان الصبر احد السلع التجارية المهمة التي كان العرب يتاجرون بها في اسواق شرق البحر المتوسط وربحوا من ورائها اموال طائلة.

4- **العنبر**

وهو احد منتوجات منطقة الساحل الحضرمي كما يكثر في سواحل عدن ايضاً وفي جزيرة سقطرة [4] ، إلا ان اجود انواعه العنبر الشحري ويدخل ضمن المواد العطرية، وهو مميز عن غيره [5]، ولجودته اصبح مضرب الامثال. قال الشاعر

ولو كنت عطراً لكنت من عنبر الشحرِ [6]

والعنبر عبارة عن مادة صلبة رمادية اللون يشبه في شكله الشمع وتفوح منه رائحة طيبة [1] ، ويستخرج العنبر في الفصول الباردة إذ يتم الحصول عليه من

---

(1) صالح الحامد: تاريخ حضرموت، ج1، ص93-94.

(2) ابن منظور: اللسان، ج8، ص242.

(3) شهاب: المصدر السابق ، ص141.

(4) حمزة علي: تاريخ الجزر اليمنية ، (بيروت ، 1974م) ، ص30.

(5) صالح الحامد: تاريخ حضرموت، ط1، ص93.

(6) ابو منصور عبد الملك بن محمد بن اسماعيل الثعالبي: (ت:429هـ/1037م)، ثمار القلوب في المضاف والمنسوب، (مطبعة القاهرة، 1326هـ/1908م)، ص75.

بطـون الحيتـان التـي تقـوم بقذفـه علـى شـاطئ البحـر [2] ، واحيانـاً يقـوم الأهـالي باستخراجه من بطون الحيتان [3] .

5- الذهب

الذهب من السلع العربية التي كان العرب يتاجرون بها منذ القدم مع بلاد الشام والهند. [4]

وقد ذكر ان الذهب كان من اهم السلع التي تصدرها مدينة اوفيرا التي يعتقد بعض الباحثين انها تقع في الجنوب الغربي من بلاد العرب [5] ، وقد اشرنا سابقاً بأن آراء الباحثين غير متفقة على تعيين وتحديد مكان اوفيرا بالضبط.

كان البعض يعتقد بعدم وجود الذهب في أرض الجزيرة العربية واذا ما وجد فهو قليل ولا يكفي لتصديره الى الخارج، ولهذا فمن المحتمل ان العرب الجنوبيين كانوا يأتون بالذهب من موزمبيق وروديسيا التي كانت خاضعة لسلطة العرب في عهد السبئيين، [6] إذ ذكر ان السبئيين كانوا يتجارون بالذهب الذي لم يكن على ما يبدو بكميات كبيرة كتلك التي يذكرها سفر الملوك أن ملكة سبأ قد اهدتها الى النبي سليمان عليه السلام . [7]

---

(1) علي حسين سليمان الناصر: النشاط التجاري في شبه الجزيرة العربية في أواخر العصور الوسطى، (مكتبة الانجلو، القاهرة، 1988)، ص46.

(2) اليعقوبي: البلدان ، ص124.

(3) ابو الفضل جعفر بن علي الدمشقي: الاشارة إلى محاسن التجارة ، تحقيق: سالم الشورجي ، مطبعة الغد ، (الاسكندرية، 1977)، ص37.

(4) جواد علي: تاريخ العرب قبل الاسلام، ج7، ص83.

(5) حوراني: المصدر السابق، ص152.

(6) حوراني: المصدر السابق، ص152–153؛ جواد علي: تاريخ العرب قبل الاسلام، ج7، ص83.

(7) التوراة: سفر الملوك، الاصحاح العاشر، 11.

أما مناجم الذهب في شبه الجزيرة العربية فقد ظل بعضها يستغل حتى عهد الرسول محمد (صلى الله عليه وآله وسلم) كمنجم بني سليم وكذلك منجم بني عقيل ومنجم (بيشه) في وادي عسير. [1]

وكان الناس يستخلصون الذهب من الشوائب العالقة فيه بصهره في نار قوية، واذا وجد ذهب خالص يسمونه (العقار). [2]

6- معدن اللؤلؤ

كانت تجارة اللؤلؤ احدى صادرات شبه جزيرة العرب الى الهند واوربا. وكان صيده يتم في السواحل العربية لاسيما في ساحل الاحساء وساحل اليمن وعدن وجزيرة سقطري [3] ، وهو من مصادر الثروة لسكان السواحل العربية.

ومن بين الاماكن التي اشتهرت أيضاً كمغاوص[*] للّؤلؤ المياه القريبة من (خور العميرة) الى الغرب من عدن، لاسيّما منطقة (مثوب) و(عيذاب) وجزيرة سقطرة وجزيرة المصيدة [4] ، وقد اشار ابن خرداذبه: " الى مغاوص اللؤلؤ في ساحل ساحل عدن" [5] ، ويكون الغوص عادة في الاشهر الدافئة من السنة علماً أن أصل

---

(1) عن معادن الذهب : ينظر ابن الحائك الهمداني : الجوهرتين العتيقتين المائعتين ، الصفراء والبيضاء ، ط2، تحقيق: كريستر ترتول ، ترجمة: يوسف محمد عبد الله ، وزارة الاعلام والثقافة اليمنية ، (صنعاء، 1985)، ص122، 124؛ جواد علي: تاريخ العرب قبل الاسلام، ج7، ص83.

(2) الزبيدي : تاج العروس، مادة ذهب، ج2، ص453.

(3) عبد الله يوسف الغنيم: الغوص على اللؤلؤ في المصادر العربية، ذات السلاسل للطباعة والنشر ، (الكويت، بلا ت) ، ص40.

(*) يقصد بالمغاوص موضع الدخول تحت الماء لإستخراج اللؤلؤ وفي الغالب لا يزيد عمق المغاوص على 78 قدماً ، ينظر: الفراهيدي ، العين ، ج4، ص442؛ الغنيم: مغاوص، ص40.

(4) الغنيم: الغوص، ص40.

(5) المسالك والممالك، ص 61.

اللؤلؤ صدف يتربى في قعر البحر، يدخل في صناعة تيجان الملوك وصناعة الحلي وهذا الأمر زاد من ثمنه والاكثار في طلبه .[1]

7- **التمــر**

اشـتهرت بعـض منـاطق شـبه الجزيـرة العربيـة بكثـرة نخيلهـا وجـودة تمورهـا، وكانـت تلـك المنـاطق تصـدر التمـور الـى المـدن العربيـة المجـاورة والـى خـارج نطـاق الجزيرة العربية وقد ذكر ان البحرين كانت تصدر التمور الى شرق افريقيا والهند، وقد اشار صاحب كتاب الطواف الى ان التمر العربي كان مرغوباً في الهند ويصدر اليها من ميناء صحار العماني .[2]

8- **الملــح**

اما الملح فقد كان يوجد في عدة مناطق من شبه الجزيرة العربية لاسيما من مناطق عدن وهو الملح الذي يستحضر من مياه البحر، اما الملح المتحجر فيوجد في مواضع عدة في اليمن لاسيّما في مناطق مأرب.[3]

وقد ذُكر الملـح وتجارتـه فـي نصـوص المسـند ممـا يـدلل علـى اهميـة تجارتـه واتساعها في عصور ما قبل الاسلام.

ونظراً الى سعة هذه التجارة والى كثرة الملح المستخرج ظهرت جماعة عرفت بـ (زلا) (سلا) في لغة المسند تخصصت بكيل الملح وتعبئته في الجوالق لارساله الى الموانئ والاسواق لغرض بيعه وتصديره.[4]

ب- السلع المستوردة عبر الموانئ البحرية:

1- **الاخشاب**

استورد العرب انواع من اخشاب الساج والابنوس والصندل من الهند، وشرق افريقيا، وكانت تدخل في صناعة السفن وبناء الدور.

---

(1) البستاني: دائرة المعارف، مادة سقطري.

(2) The Periplus. Ch. 36. P.36.

(3) جواد علي: المفصل، ج7، ص523.

(4) م.ن، ج7، ص523.

وكان التجار العرب يتاجرون بتلك السلع ايضاً من خلال جلبها من السواحل الهندية والأفريقية والقيام بتصديرها الى اسواق شرق البحر المتوسط. [1]

2- الارز

ذكر صاحب كتاب الطواف أن الارز كان احد السلع المستوردة من سواحل الهند وكان العرب يستوردونه للتصدير الى شرق افريقيا والى اسواق اليونان. [2]

3- زيت السمسم (السمن الهندي)

كان تجار العرب يستوردون هذه المادة من موانئ الهند لغرض المتاجرة بها مع الاسواق الافريقية واليونانية، وقد ذكر صاحب كتاب الطواف ان الهنود كانوا يأتون بهذه التجارة الى ميناء ظفار ومنها يتم تصديرها الى مصر. [3]

4- المواد العطرية ومنها

أ- القسط

وهي مادة تحرق كبخور وقد عده ديدروس الصقلي من منتجات الجزيرة.[4] فيما ذكر ، وهناك انواع عدة منه أهمها العربي والهندي والسوري وأفضله العربي الذي يميل لونه إلى البياض وخفة الوزن والرائحة القوية وكان اعداده يتم على أيدي خبيرة . [5]

وكانت تجار الجزيرة يستوردون النوع الهندي من سواحل شبه القارة الهندية. [6]

ب- العود

---

(1) The Prriplus. Ch. 17. P.28.

(2) Ibid. Ch.17. p.30.

(3) Ibid. Ch. 14. P.32

(4) اوليري: المصدر السابق، ص118.

(5) Miller. Water. W. "Notes On. The Use of Frankincense. In South Arabian PSAS. Vol.6, London, p. 45.

(6) The Prriplus. Ch. 28. P.33.

وهو عبارة عن اخشاب متعددة الفوائد وتحرق ايضاً كبخور، كما تستخدم في صناعة بعض الادوية والعطور، وكان التجار العرب يستوردون العود من سواحل شرق آسيا [1] ، وكان العود الطيب محل ذكر الشعراء قال عدي بن الرقاع.

رب نـــــــــارين ارمقهـــــــــا تقظـــــم الهنـــــدي والغـــــارا [2]

ج- المسك:

كان المسك من السلع المقدسة في العالم القديم ومن اشهر السلع التي تاجر بها العرب لاسيما تجار البحرين، وكان المسك يؤتى من مناطق التبت والهند[3]، وادخله العرب في تركيب انواع الطيوب والعطور، وكثيراً ما لهج بذكره شعراء العرب في قصائدهم. [4]

5- **الزنجبيل**

كان الزنجبيل يزرع في ساحل بربرا وكان يستخدم وهو طري في عدة امور منها خلطة مع الشارب والاكل اثاء الطبخ [5] ، وهو ايضاً من منتوجات الجزيرة العربية ، لذا كانت الانواع التي تصل الى عالم المتوسط وهي طازجة تعد وتصدر من الجزيرة.

اما الانواع المستوردة من الهند وشرق افريقيا فقد كانت تغلى وتعبأ في جرار فخارية وتصدر الى الامبراطورية. [6]

6- **الفلفل**

وهو من السلع الرئيسة الداخلة في تجارة الشرق القديمة، وكان يؤتى به من سواحل المالبيار ، وكان العرب يطلقون على مناطق انتاجه (بلاد الفلفل) والفلفل

---

(1) اوليري: المصدر السابق، ص89.

(2) الندوي: تاريخ الصلات، ص33.

(3) ياقوت: معجم البلدان، ج2، ص432.

(4) شهاب:المصدر السابق، ص170.

(5) Miller., the Spice trade of the Empire. P.45.

(6) Ibid., P.45.

نوعان اسود هو المشهور والثاني ابيض وهو نادر الوجود واغلى ثمناً من الاسود[1] .

وكانت موانئ موزريس وباتيلا ابرز الموانئ المصدرة لهذه السلعة، إذ كان التجار العرب يرحلون من ميناء عدن وبقية موانئ شبه الجزيرة العربية لاستيراد الفلفل وتصديره الى الامبراطورية الرومانية [2] ، والفلفل في تلك الايام من اطايب الاشياء الثمينة اذ كان يباع باسعار عالية في روما.

وكان الرومان في عهد سيطرتهم على الملاحة في المحيط الهندي يستوردون الفلفل من سواحل الهند مباشرة وقد وجد في سواحل الهند نقود رومانية ترجع الى عهد الامبراطور الروماني اغسطس. [3]

كذلك كانت تستورد من الهند السيوف الهندية حيث عرف عن العربي ولعه بالسيوف الهندية وسموا السيف الهندي المصنوع من حديد الهند بالمهند او الهندواني. [4]

7- **أغطية السلاحف**

احد السلع التي كانت التجار العرب يستوردونها من مناطق الساحل الافريقي حيث تشتهر بها تلك الاجزاء، وكانت اغطية السلاحف من السلع ذات الطلب العالمي آنذاك. [5] لكونها تدخل في العديد من الصناعات كصناعة الاواني وبعض صناعة ادوات الزينة كما تدخل ايضاً في صناعة الاثاث .

8- **العاج الافريقي**

كان العاج الافريقي من اشهر السلع الافريقية التي ترغب في الحصول عليها الامم القديمة لفوائده المتعددة، وكان التجار العرب وبخاصة التجار الانباط يقبلون

---

(1) شهاب: المصدر السابق، ص169.

(2) اوليري: المصدر السابق، ص89؛
The Prriplus. Ch. 56. P. 44.

(3) اوليري: المصدر السابق، ص89، الندوي، تاريخ الصلات، ص33.

(4) الندوي: تاريخ الصلات، ص33.

(5) The Periplus. Ch.30, P.31.

على الحصول على هذه المادة من السواحل الافريقية والمتاجرة بها مع اسواق البحر المتوسط ومصر. [1]

9- الرقيق

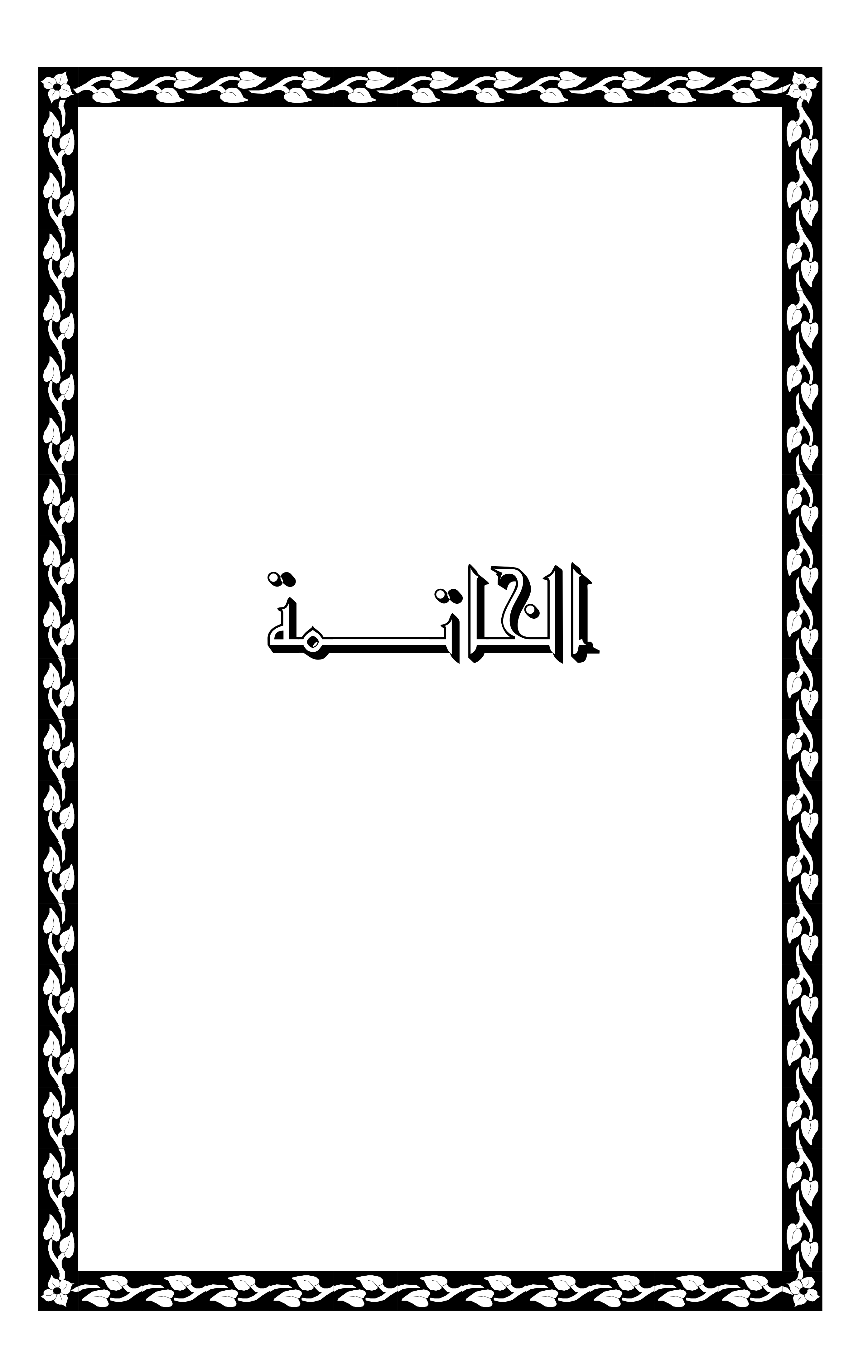
كان الرقيق يجلب بحراً من شرق افريقيا وكانت تجارة الرقيق تشكل جزءاً من تجارة العرب، وقد وظهرت الحاجة في بلاد العرب الى وجود الرقيق بعدما اثرى العرب ثراءاً كبيراً بسبب ازدهار تجارتهم البرية والبحرية، وكان السبئيون ومن بعدهم الحجازيون ابرز الذين تاجروا بهذا النوع من التجارات وكانوا يستوردون الرقيق للخدمة وكانت في جزيرة العرب اسواق خاصة اشتهرت بهذا النوع من التجارات تعرف باسواق (النخاسة)[2] .

وكان ميناء اويني على الساحل الشرقي الافريقي اهم ماركز تجارة الرقيق قبل الاسلام.

---

(1) حمزة علي: تاريخ الجزر اليمنية، ص30.

(2) جواد علي، المفصل، ج7، ص262.



الخاتمة

الخاتمة

لا ريب في أن موانئ شبه جزيرة العرب قد شكلت منافذ مهمة للتجارة الخارجية للمدن والممالك التي ظهرت في شبه الجزيرة العربية وسواحلها، فضلاً عن أنها قد ربطت مناطق الداخل بالعالم الخارجي فتدفقت من خلالها السلع الواردة من مناشيء مختلفة لرفد الاسواق التي قامت بالقرب منها بأصناف البضائع الثمينة والسلع النفيسة ، كذلك فأن هذه الموانئ قد اضفت على تلك المدن والممالك أهمية اقتصادية بكونها أحد عناصر النمو الاقتصادي المهم لما تجلبه من أيرادات مالية يتم جبايتها من خلال الضرائب التي تفرضها الموانئ والأسواق الساحلية على السلع والبضائع الداخلة والخارجة ، لذلك فقد حرص القائمون في تلك الموانئ والأسواق على تعيين جباة متخصصين لهذا الغرض.

إلى جانب ذلك فأن هذه الموانئ قد اسهمت في ازدهار تجارة القوافل البرية، أذ كانت السفن تلقي بحمولتها في مراسيها، فتحمل على ظهور الجمال إلى اسواق الداخل وأسواق بلاد الشام والعراق ومصر ، وهذا ما كان يحصل في موانئ عمان والبحرين وعدن ولويكا كوما.

وقد بينت الدراسة تطور مفهوم الميناء وما يشتمل عليه من منشآت ضرورية تساعده على القيام بوظيفته الرئيسة في استقبال السلع والمسافرين، وأثر العوامل الجغرافية والاقتصادية في نشوء الموانئ البحرية، وقدم تلك الموانئ التي دعت الحاجة اليها لاسيّما بعد التقدم الذي حصل في مجال صناعة السفن .

وقد توصلت الدراسة أيضاً في تناولها لنشاط السكان البحري في الساحل الشرقي إلى أن العوامل الجغرافية كان لها أثراً واضحاً في تحديد نمط النظام السياسي وطبيعة السكن وتحديد المورد الاقتصادي في ذلك الساحل ، كذلك كشفت عن طبيعة الصلات التجارية الوثيقة بين سكان تلك السواحل وسكان بلاد وادي الرافدين، ذلك أن النصوص والمدونات المكتشفة قد أيدت الأصول المشتركة للسكان في المنطقتين لاسيّما في مجال العادات والتقاليد وانماط الحياة المختلفة.

كذلك أظهرت الدراسة اثر الموانئ الشرقية في الازدهار الاقتصادي لأهل تلك المنطقة، إذ كانت معظم الموانئ فيها تمتاز بموقعها البحري الفريد على خطوط الملاحة البحرية الدولية الذي يربط الهند بمصر وشرق افريقيا، فضلاً عن خصائص مرافئها المناسبة لاستقبال السفن التجارية، مما جعلها محطة مهمة في طريق السفن التجارية، وكان لقربها من مصادر الانتاج الزراعي والصناعي وقيام الاسواق التجارية بالقرب منها قد جعل منها مقصداً لتجار البحر.

كذلك فأن الدراسة قد بينت الاسباب التي ادت الى ظهور الاطماع الاجنبية في مياه الخليج العربي لاسيّما اطماع الفرس الاخمينيين والسلوقيين والفرثيين والساسانيين، فضلاً عن طبيعة العلاقة التي كانت قائمة بين تلك القوى وسكان السواحل الشرقية، فعرب تلك السواحل على الرغم من تعدد محاولات القوى الخارجية في السيطرة على التجارة البحرية في مياه الخليج العربي، الا انهم ظلوا عنصراً اساساً في ادارة النشاط التجاري في موانئ الساحل الشرقي، وقد اظهروا مهارة وكفاية في العمل الملاحي والتجاري الدولي، وقد احتضنت تلك السواحل بعض القبائل العربية النازحة والتي تأثرت احوالها الاقتصادية بشكل خاص باحداث انهيار سد مأرب، فنزح على اثر ذلك بعض بطون قبيلة الازد اليمانية الى بقاع عديدة من شبه الجزيرة العربية، ومنها منطقة الساحل الشرقي، إذ أقاموا هناك عدد من المدن التجارية اشهرها مدينة عمان.

واظهرت الدراسة أيضاً في تناولها للنشاط الملاحي والتجاري في الساحل الجنوبي العربي جملة من العوامل التي كان لها اثراً مهماً في توجه السكان نحو البحر وتجارته، ويقف في مقدمتها العامل الجغرافي فطوبغرافية الجزء الساحلي الجنوبي المتمثل بكثرة الرمال القاحلة والسهول الساحلية الضيقة والجبال الجرداء المقفرة قد قللت من المساحات الخصبة الصالحة للزراعة، وادت بالسكان الى ان يوجهوا انظارهم نحو البحر منذ القدم، وقد ساعدهم على ذلك وجود المنتوج الاقتصادي في بعض المناطق القريبة من الساحل كحضرموت وظفار حيث مصادر انتاج اللبان والمر، وبعض المواد العطرية الأخرى.

كذلك فأن الدراسة قد بينت أن الموانئ البحرية المنتشرة على طول السواحل العربية كانت تتفاوت في أهميتها التجارية وهي على نوعين:

النوع الأول: موانئ ذات مواقع سوقية ، اذ جعل منها موقعها البحري المتميز وقربها من مناطق الانتاج الزراعي والصناعي ذات اهمية اقتصادية في حياة سكان المدن الساحلية ، وهي على فق ذلك كانت انظار تجار البر والبحر، فكانت السفن التجارية تفضل الرسو فيها والمتاجرة في اسواقها التي كانت مراكز لتجمع تجارات البر والبحر، وكانت معظم موانئ الساحل الشرقي من هذا النوع، مثل ميناء خاراكس والأبلة وصحار ودبا ودارين، وكذلك موانئ الساحل الغربي كميناء لويكا كوما وأيلة وموزا، وموانئ الساحل الجنوبي عدن والشحر وظفار.

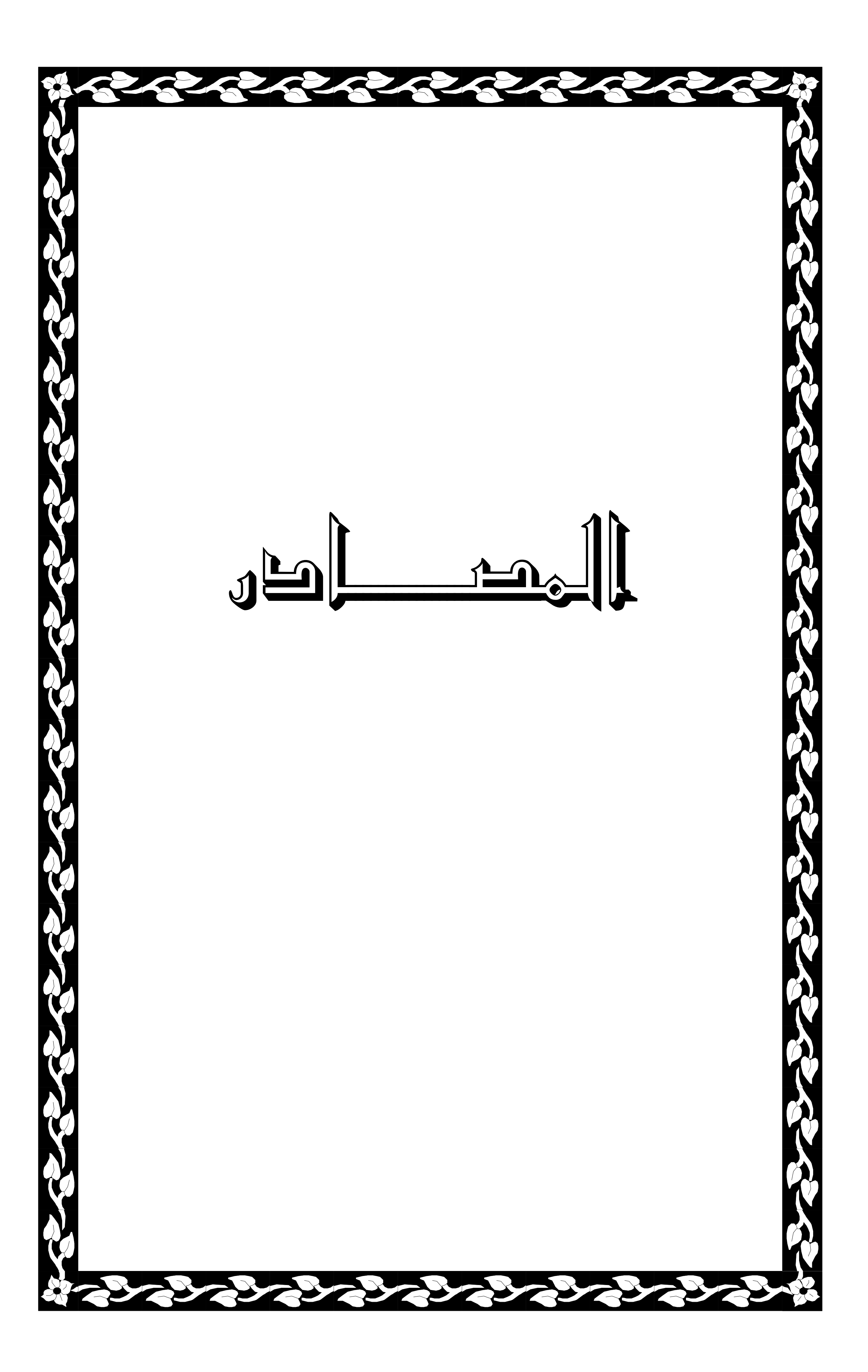
أما النوع الثاني: فأن معظم موانئه لم تكن ذات مواقع سوقية أنما كانت في الواقع عبارة عن محطات لتموين السفن مما يجعلها أقل أهمية وشأناً من النوع الأول، بيد أن هذه الموانئ قد ظهرت الحاجة أليها قبل ان يحدث تحسن على صناعة السفن إذ كانت السفن قبل ذلك تحتاج إلى التوقف المستمر في المحطات العديدة، لكن ظهور السفن الكبيرة التي أخذت تقطع المسافات الطويلة من دون الحاجة إلى التوقف المستمر في الموانئ العديدة أدى إلى اضمحلال شأن كثير من هذه الموانئ ، ولم نعد ذكراً لها حتى الفترة القريبة من ظهور الاسلام .

إلى جانب ذلك فأن الدراسة قد بينت الاثر السلبي الذي سببه تحول الطرق الملاحية عن بعض الموانئ البحرية كميناء جرها في الساحل الشرقي وميناء عدن في الطرف الجنوبي الغربي وميناء لويكا كوما في الطرف الشمال الغربي بسبب تطور معرفة اليونان بنظام هبوب الرياح الموسمية واطماعهم الاقتصادية المتمثلة في السيطرة على التجارة الشرقية التي كانت بيد العرب وقد اضر ذلك كثيراً بتجارة العرب البحرية وترك ايضاً اثاراً سلبية على اقتصاد الجزيرة العربية، وعد ذلك سبباً في سقوط كل من مدينة الجرها ودولة الانباط ودولة قتبان.

واظهرت الدراسة الآثار الاقتصادية المتحققة بفعل نشاط الموانئ البحرية، ففي مجال الصلات التجارية بين شبه الجزيرة العربية ومناطق العالم الأخرى، فأن هذه الموانئ قد ربطت من خلال الخطوط الملاحية المتعددة شبه الجزيرة العربية مع

موانئ السواحل الهندية و موانئ الساحلين المصري والأفريقي منذ زمن قديم، وقد ايّدت الآثار والنقوش المكتشفة في تلك المناطق وجود صلات تجارية كان من نتيجتها ، أن جلب التجار العرب سلع تلك البلاد وتاجروا بها، كما صدروا اليها عبر موانئهم حاصلات الجزيرة العربية المتنوعة، وقد نمت بفعل تلك الرحلات البحرية تجارتهم التي درت عليهم ارباحاً وفيرة ادت الى تحسن الوضع الاقتصادي والمعاشي لسكان الجزيرة العربية عموماً الذين اصبح معظمهم في سعة من العيش ومصداق ذلك فيما تركوه من اثار مادية شاخصة.

وفضلاً عن ذلك، فأن الدراسة قد وضحت الدور الخطير الذي اضطلعت به الموانئ البحرية في مجال ربط العالمين الغربي والشرقي ثقافياً وحضارياً، فالموانئ كانت مواطن للقاء والتحاور بين الاجناس البشرية المختلفة، الذين يجمعهم هدف التجارة الا ان ذلك في الواقع لم يكن من دون تأثر وتأثير، فالعرب فضلاً عن حملهم لسلعهم وسلع البلاد التي اتصلوا بها، قد نقلوا أيضاً كثيراً من عناصر ثقافتهم وحضارتهم الى تلك البلاد ، وحرصوا على نشرها ، كذلك فأنهم أيضاً قد تأثروا بثقافة وحضارة تلك الأمم والشعوب ، ويتجلا ذلك بوضوح في التأثير العربي في الساحل الشرقي الافريقي الذي شهد استقرار العرب ومن ذلك التأثير أنهم فرضوا لغتهم وثقافتهم في ذلك الجزء ، إذ لا زالت آثاره الثقافة والحضارية باقية إلى الآن ، كذلك يظهر التأثير الثقافي والحضاري بين العرب والهند من خلال شيوع المسلميات العربية للسلع والبضائع التجارية المتبادلة عبر الموانئ البحرية في اللغة السنسكريتية. وإذا كانت الدراسة قد كشفت أو بينت أو اظهرت بعض الجوانب التجارية والاقتصادية والحضارية المتحققة بفعل النشاط العربي والخبرة العربية في مجال التجارة البحرية والتواصل الحضاري عبر الموانئ من خلال دراسة السواحل الممتدة على طول الجهات الثلاث لشبه الجزيرة العربية فأن كثيراً من عناصر ذلك النشاط لا يزال يستحق الدراسة فعلاً ، لاسيّما وأن كثير من جوانبه لا زالت تنتظر معاول المنقبين والآثاريين وهذا في الواقع رهن الدراسات المستقبلية التي بالتأكيد ستسد بعض الفجوات والثغرات في هذا المجال.



المصادر

ثبت المصادر والمراجع

أولاً: **المخطوطات :**

- أبو بكر: عبد الله بن محمد بن عبد الله، **نشر النفحات المسكية في أخبار الشحر المحمية،** (مخطوط رقم 2201) مجموعة الكاف، (مكتبة الاحقاف، بريم).

ثانياً: **المصادر المطبوعة:**

- القرآن الكريم .
- أبن جبير، أبو الحسن محمد بن احمد الاندلسي (ت 614هـ/ 1236م)،
  1- **رحلة ابن جبير** ، ط4، دار صادر (بيروت/ 1964).
- أبن حبيب، أبو جعفر محمد البغدادي (ت 245هـ/859م)،
  2- **المحبر**، تحقيق : د. ايلزة ليختن ، دار الافاق الجديدة، (بيروت/ 1361هـ).
- أبن خرداذبة، ابو القاسم محمد بن عبد الله (ت 300هـ/ 912م)،
  3- **مسالك الممالك**، مطبعة بيرل، (ليدن/ 1889م).
- ابن رستة، ابو علي احمد بن عمر (ت: 300هـ/ 912م)،
  4- **الأعلاق النفيسة**، مطبعة بريل (ليدن/1891م).
- ابن سعد، محمد بن منيع (ت: 230هـ/844م)،
  5- **الطبقات الكبرى**، دار صادر، (بيروت/1975م).
- ابن سيدة، أبو الحسن علي بن إسماعيل (ت458هـ/ 1065م)،
  6- **المخصص**، المطبعة الأميرية،(مصر 1898م/1903م).

- ابن العبد، طرفة الشاعر،
7- ديوان طرفة، تحقيق: كرم البستاني، دار صادر، (بيروت/ بلا ت).
- أبن الفقيه، أبو بكر احمد بن محمد الهمداني (ت:290هـ/902م)،
8- **مختصر كتاب البلدان**، مطبعة بريل (ليدن/1887م).
- ابن كثير، عماد الدين ابو الفداء إسماعيل بن عمر (ت:774هـ/1373م)،
9- **البداية والنهاية في التاريخ**، مطبعة الاستقامة، (مصر/1932م).
10- السيرة النبوية ، تحقيق: مصطفى عبد الواحد، دار الرائد العربي، (بيروت/1407هـ/1987م).
- ابن منظور ، محمد بن مكرم الافريقي المصري (ت: 711هـ/ 1311م)، 11- **لسان العرب**، طبعة مصورة عن بولاق ، الدار المصرية للتأليف والترجمة ، بلا ت.
- ابن النديم، ابو الفرج محمد بن إسحاق الوراق البغدادي (ت: 390هـ/999م)،
12- الفهرست، تحقيق: رضا-تجدد ، مطبعة دانشكاه، (طهران، 1971م).
- ابو الفداء، الملك المؤيد عماد الدين إسماعيل بن علي (ت: 732هـ/1332م)،
13- تقويم البلدان، دار الطباعة السلطانية، (باريس/1850م).
- الادريسي، عبد الله بن الحسين (ت : 560 هـ / 1114 م)،
14- **نزهة المشتاق في اختراق الآفاق**، تحقيق: جيرولي وآخرون. ابريل (ليدن، 1970م).
- الازكوي، سرحان بن سعيد العماني (ت : 1215هـ/ 1800م)
15- **تاريخ عمان المقتبس من كتاب كشف الغمة**

الجامع لأخبار الأمة ، تحقيق عبد المجيد حسيب القيسي، مطابع سجل العرب ، (عمان ، 1980).

- الاصطخري، ابو اسحاق إبراهيم بن محمد (ت : 348 هـ / 959 م) ،
16- **المسالك والممالك،** تحقيق: محمد جابر عبد العال، مراجعة: محمد شفيق غربال، دار القلم، (القاهرة، بلات).

- الاصفهاني ، ابو الفرج علي بن الحسين بن محمد القرشي (ت:356هـ/966م)،
17- الاغاني، ط5، تحقيق: إبراهيم الابياري ، مطبعة الشعب، (القاهرة/ 1392هـ/1974م).

- الاعشى ، ابو بصير ميمون بن قيس الشاعر،
18- **ديوان الاعشى،** شرح وتعليق إبراهيم جزيني، (بيروت/1968م).

- الاندلسي، ابو محمد علي بن احمد بن سعيد بن حزم (ت:456هـ/1063م)
19- **جمهرة انساب العرب،** تحقيق: عبد السلام محمد هارون، دار المعارف، (مصر/ 1382هـ/1962م).

- البغدادي، صفي الدين عبد المؤمن بن عبد الحق (ت: 739هـ/1338م)،
20- **مراصد الاطلاع على اسماء الامكنة والبقاع**، ط1، تحقيق: محمد علي البجاوي، دار احياء الكتب العربية، (مصر/ 1374هـ/1955م).

- البكري، أبو عبيد الله بن عبد العزيز (ت : 487 هـ / 1094 م).
21- **معجم ما استعجم من اسماء البلاد والمواضع،** ط1، تحقيق: مصطفى السقا، مطبعة لجنة التأليف والترجمة، (القاهرة/ 1364هـ/1945م).

- البلاذري، احمد بن يحيى (ت: 279هـ/ 892م)،
22- **فتوح البلدان** ، تحقيق: رضوان محمد رضوان، المطبعة السلفية، (مصر/ 1932م).

- الثعـــالبي ، ابــو منصــور عبــد الملــك بــن محمــد بــن إســماعيل (ت:429هـ/1073م)،

23- ثمـار القلـوب فـي المضـاف والمنسـوب، مطبعـة القاهرة، (مصر/ 1326هـ/1908م).

- الجـاحظ، ابـو عثمـان عمـرو بـن بحـر الجـاحظ (ت 255 هـ / 867 م)،

24- **البيـان والتبيـين**، دار الكتـب العلميـة، (بيـروت/ بـلا ت).

- الحميــري ، ابــو عبــد الله بــن محمــد بــن عبــد الله بــن عبــد المــنعم (ت:727هـ/1327م)،

25- الروض المعطار في خبر الاقطار، تحقيق: إحسان عباس، (بيروت/ 1984م).

- الــــدينوري، ابــــو حنيفــــة احمــــد بــــن داود (ت 282 هــــ / 895 م)،

26- **الاخبـار الطـوال**، مطبعـة مصـطفى البـابي الحلبـي، (القاهرة/1960م).

27- النبـات، تحقيق وترجمـة: يردنهـار دلفين، دار القلـم، (بيروت/ 1974م).

- الزبيـدي ، محـب الـدين ابـو الفيض السيد مرتضـى (ت: 1205هـ/1790م)،

28- **تـاج العـروس** ، من جواهر القـاموس، تحقيق علـي الهلالي ، سلسلة التراث العلمي ، (الكويت ، 1966م).

- الزوزنـي، ابو عبد الله بن احمد بن الحسين (ت : 486 هـ / 1093 م)،

29- **شـرح المعلقـات السـبع** ، ط5، مطبعـة المعـارف، (بيروت/ بلا ت).

- الســلمي ، عــرام بــن الاصــبع (مــن رجــال القــرن الثالــث الهجــري)،

30- **أسماء جبال تهامـة وسكانها ومـا فيهـا مـن القرى ومـا ينبـت عليهـا مـن الاشـجار ومـا فيهـا مـن الميـاه،** تحقيق: عبد السلام محمد هارون ، (القاهرة/ 1955م).

- الشهرستاني ، ابو الفتح محمد بن عبد الكريم (ت : 548 هـ / 1153 م)،
31- **الملل والنحل**، ملحق بهامش كتاب **الفصل في الملل والأهواء والنحل** لأبن حزم الاندلسي، ط1، دار الندوة الجديدة، المطبعة الأدبية، (بيروت/1317هـ).
- شيخ الربوة، الدمشقي، شمس الدين ابو عبد الله محمد بن طالب الانصاري (ت: 733هـ / 1331م)،
32- نخبة الدهر في عجائب البر والبحر، (طبع بطرزبورغ/1281هـ/ 1865م).
- الطبري ، ابو جعفر محمد بن جرير (ت: 310هـ / 923م)،
33- **تاريخ الرسل والملوك**، ط4، تحقيق: محمد ابو الفضل إبراهيم، ط5، دار المعارف، (القاهرة/ 1969م).
- الفراهيدي ، الخليل بن احمد (ت : 175 هـ/ 791م).
34- كتاب العين ، تحقيق مهدي المخزومي ، إبراهيم السامرائي ، الجزء الرابع ، شركة المطابع النموذجية ، (عمان، 1982م).
- الفيروز آبادي، مجد الدين عمر بن يعقوب (ت : 817 هـ / 1414 م)،
35- **القاموس المحيط**، (بيروت/ 1415هـ).
- قدامة ، ابو الفرج قدامة بن جعفر (ت : 312 هـ / 932 م) ،
36- **نبذة من تاريخ الخراج وصناعة الكتابة**، ملحق بكتاب المسالك وممالك لأبن خرداذبه (ليدن ، 1889م).
- القلقشندي ، ابو العباس احمد بن علي بن احمد بن عبد الله (ت: 821هـ/1418م)،
37- صبح الاعشى في صناعة الانشاء، تحقيق نبيل خالد ، دار الكتب العلمية ، (بيروت، 1407هـ/ 1987م)
.

- المبـرد ، ابـو العبـاس محمـد بـن يزيـد (ت : 285 هـ / 898 م) ، 38- **الكامـل فـي اللغـة والأدب**، مطبعـة الاسـتقامة ، (القاهرة، بلا ت).
- المرزوقي ، ابو علي احمد بن محمد بن الحسن (ت: 421 هـ / 1030م)، 39- **الازمنـة والامكنـة** ، مطبعة مجلس دائرة المعارف العثمانية ، (حيدر آباد، الهند، 1913م).
- المسعودي ، ابو الحسن علي بن الحسين بن علي (ت: 346 هـ/975م)، 40- **التنبيه والاشراف**، دار التراث ، (بيروت، بلات).
  41- مـروج الـذهب ومعـادن الجـوهر، تحقيق قاسم الشـماعي الرقـاعي، ط1، دار العلـم، (بيـروت، 1408هـ/1989م)،
- المغربي ، ابو الحسن علي بن موسى (ت : 615 هـ / 1285 م)، 42- **كتـاب الجغرافيـة** ، ط1 ، تحقيق إسماعيل العربـي ، (بيروت، 1970م).
- المقدسـي البشـاري، شـمس الـدين ابـو عبـد الله محمـد بـن احمـد (ت:375هـ/997م)،
  43- أحسن التقاسيم في معرفة الاقـاليم، ط2، مطبعة بريل، (ليدن ، 1906م).
- النويري ، شهاب الدين احمد عبد الوهاب (ت : 733 هـ / 1333 م)، 44- **نهايـة الارب فـي فنـون الأدب**، دار الكتب المصرية، (القاهرة، بلا ت).
- الهمداني ، ابو محمد الحسن بن يعقوب (ت : 334 هـ / 955 م)، 45- **صفة جزيرة العرب** ، تحقيق محمد بن علي الاكوع، دار الشؤون الثقافة ، (بغداد، 1959م)،

46- **الجوهرتين العتيقتين المائعتين، الصفراء والبيضاء** ، ط2، تحقيق كرستر ترتول، ترجمة يوسف محمد عبد الله، وزارة الثقافة الاعلام اليمنية ، (صنعاء، 1985م).

- ياقوت الحموي، شهاب الدين ابو عبد الله ياقوت بن عبد الله (ت:626هـ)، 47- **معجم البلدان** ، دار صادر ، (بيروت ، 1977م).
- اليعقوبي ، احمد بن يعقوب بن واهب بن واضح (ت: 292هـ / 952م)، 48- **كتاب البلدان** ، المطبعة الحيدرية ، (النجف، 1939م).

ثالثاً: **المراجع الثانوية** :

- ابو اسعد ، احمد ،

49- **أدب الرحلات وتطوره في الأدب العربي**، ط1، (بيروت، 1961م).

- ابو العلا ، محمود طه ،

50- **جغرافية شبه جزيرة العرب** ، مطابع سجل العرب ، (القاهرة، 1972م).

- ابو مخرمة ، محمد بن عبد الله الضبابي ،

51- **تاريخ ثغر عدن** ، شركة دار التنوير للطباعة والنشر، (بيروت، 1986م).

- الاحمد ، سامي سعيد (الدكتور) ،

52- **تاريخ الخليج العربي منذ اقدم الازمنة حتى التحرير العربي** ، (البصرة ، 1985م).

- أكوبيان ، آرام ،

53- **التنقيبات الأثرية في ميناء قنا القديم** ، من كتاب حضرموت ، (صنعاء، 1987م).

- الآلوسي ، عادل محمود الدين (الدكتور)،

54- تجارة العراق البحرية مع اندنوسيا حتى أواخر القرن السابع الهجري، دار الحرية ، (بغداد، 1984).

- الآلوسي ، محمود شكري ،

55- بلوغ الأرب في معرفة أحوال العرب ، تحقيق محمد بهجت الأثري، المطبعة السلفية ، (مصر، 1928م).

- أمين ، احمد (الدكتور)،

56- فجر الاسلام، ط4، مكتبة النهضة المصرية ، (القاهرة، 1408هـ/ 1987م).

- الانصاري ، عبد الرحمن الطيب (الدكتور)

57- طرق التجارة وأثرها على نشأة الممالك والمدن، محاضرات الموسم الثقافي لعام 1396هـ/ 1976م، وزارة الثقافة ، دولة الأمارات العربية المتحدة، 1977م.

- أوليري ، دي لاين ،

58- جزيرة العرب قبل البعثة، منشورات وزارة الثقافة، المملكة الاردنية الهاشمية ، (عمان ، 1990م).

- بافقيه، محمد عبد القادر (الدكتور)،

59- تاريخ اليمن القديم، المؤسسة العربية للدراسات والنشر ، (بيروت، 1973م)،

في العربية السعيدة ، دراسات تاريخية قصيرة ، مركز الدراسات اليمنية، (صنعاء، 1987م).

- بافقيه ، وستون: وروبان الغول،

60- مختارات النقوش اليمنية القديمة من موجز تاريخ اليمن قبل الاسلام، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، (تونس، 1985م).

- بامطرف ، محمد عبد القادر (الدكتور)،

61- الرفيـق النـافع علـى درب منظـومتي المـلاح، مطبعة السلام، (عدن، 1972م).

- باوزير ، احمد عوض الله ،

62- حولية حضرموت تعريفات تاريخية لمدن الساحل المكلا والشحر والغيل، (صنعاء، 1984م).

- باوزير، خالد سالم ،

63- موانئ ساحل حضرموت، دراسة أثنواثرية ، ط1، مطابع الشمال ، (عمان، 1996م).

- برستد ، ج هـ

64- انتصار الحضارة (تاريخ الشرق الأدنـى)، ترجمة احمد فخري ، (القاهرة، 1972).

- برو ، توفيق (الدكتور)،

65- تـاريخ العـرب القـديم، دار الفكـر ، (بيـروت، 1404هـ/ 1984م).

- البكر ، منذر (الدكتور)،

66- دراسات فـي تـاريخ العرب قبـل الاسـلام (تـاريخ الـدول الجنوبيـة فـي اليمن)، مطبعـة جامعـة البصـرة ، 1399هـ/ 1980م.

- البكري ، صلاح عبد القادر ،

67- تـاريخ حضـرموت السياسـي، مطبعـة مصـطفى البابي الحلبي، (القاهرة، 1936م).

68- فـي جنـوب الجزيـرة العربيـة ، مطبعـة مصـطفى البابي الحلبي ، (القاهرة، 1969م).

- بيتسون ، أ، ف وآخرون،

69- المعجم السبئي ، منشورات جامعة صنعاء ، (بيروت، 1982م).

- بيرين ، جاكلين ،

70- اكتشاف جزيرة العرب ، تعريب قدري قلمجي، منشورات الفاخرية ، (الرياض ، بلا ت).

- ترسيسي ، عدنان ،

71- بلاد سبأ وحضارة العرب الأولى (اليمن العربية السعيدة)، دار الحياة، (بيروت، 1990).

- جرادات ، وليد محمد (الدكتور)،

72- الأهمية الاستراتيجية للبحر الاحمر بين الماضي والحاضر، دار الثقافة ، (الدوحة ، 1986م).

- جروسان ، ادولف،

73- الناحية الأثرية لبلاد العرب الجنوبية، منقول في كتاب التاريخ العربي القديم، ترجمة د. فؤاد حسنين، مكتبة النهضة المصرية ، (القاهرة، بلا ت).

- جلال ، فهمي (الدكتور)،

74- محاضرات الجغرافية الاقتصادية (جغرافية النقل البحري)، (بيروت، 1968م).

- جورج ، بيار،

75- معجم المصطلحات الجغرافية، تعريب احمد الطفيلي، الموسوعة الجامعية للدراسات والنشر، (بيروت، 1414هـ/ 1994م).

- الحامد ، صالح بن عبد الله ،

76- **تـــاريخ حضـــرموت** ، مكتبـة الارشـاد، (جـدة ، 1976م).

- حتي، فيليب (الدكتور) وآخرون،

77- **تـــاريخ العـــرب المطـــول** ، ط4، دار الكتـب ، (بيروت، 1965م).

- حسن ، يوسف فضل (الدكتور)،

78- **الجـذور التاريخيـة للعلاقـات العربيـة الأفريقيـة،** ط1، مركز دراسات الوحدة العربية ، 1980م.

- حسنين ، فؤاد (الدكتور)،

79- **العـرب قبـل الاسـلام،** مكتبـة النهضـة المصـرية، (القاهرة، بلا ت).

- حمدان ، جمال (الدكتور)،

80- **جغرافيـــا المـــدن،** مكتبـــة النهضـــة المصـــرية، (القاهرة، بلا ت).

- حمزة ، فؤاد،

81- **قلـــب جزيـــرة العـــرب** ، مكتبـة النصـر الحديثـة، (الرياض ، 1986م).

- حوراني، جورج فضلو،

82- **العرب والملاحة في المحيط الهندي في العصور القديمة وأوائل العصور الوسطى،** ترجمة يعقوب بكر، مطابع دار الكتاب العربي ، (القاهرة، بلا ت).

- الدباغ ، مصطفى مراد ،

83- **جزيرة العرب موطن العرب ومهد الاسلام،** مطابع دار الصحافة ، (بيروت، 1963م).

- رودو كاناكيس ، لينكولوس،

84- **الحياة العامة للدول العربية الجنوبية**، تعريب د. فؤاد حسنين، (القاهرة ، 1958م).

- سارجنت ، أربي

85- **مصادر التاريخ الحضرمي** ، ترجمة سعيد عبد نوبان، (جامعة الكويت، 1990م).

- زكار، سهيل (الدكتور)،

86- **تاريخ العرب قبل الاسلام**، دار الفكر، (بيروت، بلات).

- السامر ، فيصل (الدكتور)،

87- **الأصول التاريخية الحضارة العربية الاسلامية في الشرق الاقصى** ، ط2، دار الشؤون الثقافية ، (بغداد، 1986م).

- سوسة ، أحمد (الدكتور)،

88- **مفصل العرب واليهود في التاريخ**، ط4، قام بمراجعتها وتحقيقها الياس بيطار، مؤسسة العربي للطباعة والنشر ، (دمشق، 1975م).

89- **حضارة العرب ومراحل تطورها عبر العصور**، وزارة الاعلام العراقية ، (بغداد، بلا ت).

- السيابي، سالم بن حمود بن شامس ،

90- **عمان عبر التاريخ** ، وزارة التراث القومي والثقافة ، (سلطنة عمان ، 1406هـ/ 1986م).

- الشاطري ، محمد احمد،

91- **ادوار التاريخ الحضرمي**، مطابع دار الكتب ، (بيروت، 1950م).

- الشجاع ، عبد الرحمن عبد الواحد،

92- اليمن في صدر الاسلام، دار الفكر ، (بيروت، 1987م).

- شرف الدين ، أحمد حسين

93- اليمن عبر التاريخ ، مطبعة السنة المحمدية، (مصر، 1964م).

94- تاريخ اليمن الثقافي ، مطبعة الكيلاني، (القاهرة، 1967م).

95- المدن والأماكن الأثرية في شمال وجنوب الجزيرة العربي ، مطابع الفرزدق ، (الرياض ، 1984م).

- الشرقاوي ، علي (الدكتور)

96- تنظيم وأدارة الموانئ ، دار المعارف، (الاسكندرية ، 1979م).

- شهاب ، حسن صالح (الدكتور)

97- أضواء على تاريخ اليمن البحري، ط2، دار العودة ، (بيروت، 1981م).

- الطرازي، عبد الله مبشر

98- موسوعة التاريخ والحضارة الاسلامية لبلاد السند والبنجاب في عهد العرب ، ط1، (السعودية، 1403هـ/ 1983م).

- عاشور ، سعيد عبد الفتاح (الدكتور)

99- تاريخ أهل عمان ، وزارة التراث القومي والثقافي ، (سلطنة عمان، 1400هـ/ 1980م).

- العاني، عبد الرحمن عبد الكريم (الدكتور)

100- البحرين في العصور الاسلامية الأولى، دار الحرية للطباعة ، (بغداد، 1977م).

- عبد الله ، يوسف محمد

101- أوراق في تاريخ اليمن وآثاره ، دار الفكر ، (بيروت، 1990م).

- عبد الحميد، سعد زغلول (الدكتور)

102- في تاريخ العرب قبل الاسلام، دار النهضة ، (بيروت، 1976م).

- عبد العليم ، أنور (الدكتور)

103- الملاحة وعلوم البحار عند العرب ، منشورات سلسلة عالم المعرفة ، المجلس الوطني ، (الكويت، 1979م).

- عثمان، شوقي عبد القوي (الدكتور)

104- تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة العربية والإسلامية، منشورات سلسلة عالم المعرفة ، (الكويت، 1982).

- عثمان ، محمد عبد الستار (الدكتور)

105- مدينة ظفار ، دراسة تاريخية أثرية معمارية، دار الوفاء، (الاسكندرية، 1999م).

- عزام ، عبد الوهاب (الدكتور)،

106- مهد العرب ، دار المعارف للطباعة والنشر، (مصر، 1946م).

- العلي ، صالح احمد (الدكتور)،

107- محاضرات في تاريخ العرب ، مطبعة الارشاد، (بغداد، 1968م).

108- خطط البصرة ومنطقتها ، مطبعة المجمع العلمي العراقي ، (بغداد، 1968م).

- علي ، جواد (الدكتور)،

109- تاريخ العرب قبل الاسلام ، مطبعة المجمع العلمي العراقي ، (بغداد، 1960م).

110- المفصل في تاريخ العرب قبل الاسلام، دار العلم للملايين ، (بيروت، 1968م).

- علي، رضا فؤاد (الدكتور)،

111- أم القرى ، مكة المكرمة ، مؤسسة المعارف، (بيروت، 1407هـ/ 1987م).

- علي ، حمزة ،

112- تاريخ الجزر اليمنية ، (بيروت، 1974م).

- عكاشة ، محمد عبد الكريم (الدكتور)،

113- السلطة القعيطية والتغلغل الاستعماري في حضرموت، دار بن راشد ، (عمان ، 1918م).

- عوض الله ، احمد ابو الفضل ،

114- مكة في عصر ما قبل الاسلام، ط2، مطبوعات دار الملك عبد العزيز ، (الرياض، 1980م).

- الغنيم ، عبد الوهاب يوسف ،

115- **الغوص على اللؤلؤ في المصادر العربية القديمة** ، مطبعة ذات السلاسل ، (الكويت، بلا ت).

- فخري ، أحمد (الدكتور)،

116- **دراسات في الشرق القديم** ، مطبعة النهضة ، (القاهرة، 1963م).

- فلبس ، وندل ،

117- **تاريخ عمان** ، تعريب محمد أمين عبد الله ، اصدارات وزارة التراث القومي، (سلطنة عمان، 1981م).

118- **كنوز مدينة بلقيس**، تعريب عمر الديراوي ، (القاهرة، 1958م).

- فهمي، نعيم زكي ،

119- **طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب أواخر العصور الوسطى**، الهيئة المصرية العامة للكتاب، (القاهرة ، 1973م).

- قاسم ، جمال زكريا (الدكتور)،

120- **استقرار العرب في ساحل أفريقيا**، حوليات كلية الآداب جامعة عين شمس ، م10، سنة 1967.

- قرياز نفيش، بطرس ،

112- **حضرموت القديمة والمعاصرة ميناء قنا** ، الأبحاث الميدانية ، أكاديمية العلوم السوفيتية ، البعثة اليمنية المشتركة للآثار، ترجمة عبد العزيز بن عقيل، المركز اليمني ، (صنعاء، 1987م).

122- **الدراسات التاريخية والأثنوغرافية في حضرموت** ، المركز اليمني للابحاث ، ترجمة عبد العزيز بن عقيل، (صنعاء ، 1985م).

- كراتشوفسكي ، اغناطيوس،

123- **تاريخ الأدب الجغرافي العربي** ، تعريب صلاح الدين عثمان هاشم، الأدارة الثقافية ، جامعة الدول العربية، (تونس، 1963م).

- كريستنسن،

124- **أيران في عهد الساسانيين**، تعريب يحيى الخشاب ، (بيروت، 1982م).

- كوبر ،

125- **جغرافية النقل البحري**، تعريب ربيع عبد الله المسلط، (القاهرة ، 1975م).

- لوبون، غوستاف،

126- **حضارة العرب** ، تعريب عادل زعيتر ، (بيروت، 1977م)

- لوريمر ،

127- **دليل الخليج العربي (القسم الجغرافي)** ، مطابع علي بن علي ، (الدوحة ، بلا ت).

- ماهر، سعاد (الدكتور)،

128- **البحرية في مصر الاسلامية وآثارها الباقية** ، دار الكتاب العربي، (مصر، بلا ت).

- مجموعة الباحثيين العراقيين ،

129- **حضـــارة العـــراق**، مطبعـــة الحريـــة، (بغـداد، 1985م).

- محمد ، توفيق (الدكتور)،

130- **آثار معين في الجوف**، مطبعة المعهد العلمي الفرنسي للآثار الشرقية، (القاهرة، 1951م).

- محمد ، خالد سالم،

131- **ربابنـة الخلـيج العربـي ومصـنفاتهم الملاحيـة**، ط1، (الكويت، 1982م)

- مهران ، محمد بيومي (الدكتور)،

132- **الحضارة العربية القديمة مصر والشرق الأدنى** ، المطبعة الفنية للطباعة ، (مصر، 1988م).

- موسل، آلوا،

133- **شمال الحجاز** ، تعريب الدكتور عبد المحسن الحسيني، مطابع رمسيس ، (مصر، 1952م).

- الناصري ، رشيد احمد علي (الدكتور)،

134- **الاغريق تاريخهم وحضارتهم من حضارة كريت حتـى قيـام امبراطوريـة الاسـكندر** ، ط2، دار النهضـة العربية، (بيروت، 1976م).

- النامي، خليل يحيى (الدكتور)،

135- **العرب قبل الاسلام** ، مكتبـة الدراسـات الأدبيـة، دار المعارف، (القاهرة، 1958م).

- نثنك ، انتوني ،

136- **العـرب انتصـاراتهم وامجـادهم** ، تعريـب راشـد البراوي، مكتبة الانجلو المصرية، (القاهرة، 1974م).

- الندوي، محمد إسماعيل الدكتور،

137- **تاريخ الصلات بين الهند والبلاد العربية** ، دار الفتح، (بيروت، 1969م).

- النعيم ، نورا عبد الله (الدكتورة)،

138- **الوضع الاقتصادي في جزيرة العرب قبل الاسلام**، دار الشواف، (الرياض، 1992).

- نلسن ، دتليف،

139- **التاريخ العربي القديم**، تعريب د. فؤاد حسنين، مراجعة د. زكي محمد حسن، مكتبة النهضة المصرية ، (القاهرة، بلا ت).

- الهاشمي ، رضا جواد (الدكتور)،

140- **المدخل للآثار الخليج**، (بغداد ، 1980م).

- هومل ، فرتز ،

141- **التاريخ العام لبلاد العرب الجنوبية**، تعريب د. فؤاد حسنين ، مكتبة النهضة المصرية، (القاهرة، بلا ت).

- هويك، ايفا،

142- **سنوات في اليمن وحضرموت**، تعريب خير الدين حماد، دار الطليعة، (بيروت، 1962م).

- وزارة الثقافة والارشاد العمانية ،

143- **تاريخ عمان البحري** ، (مسقط ، 1979م).

- وزارة الاعلام والثقافة العمانية،

144- **المنطقة الجنوبية (ظفار)**، سلطنة عمان (مسقط، 1987م).

- وهبة ، حافظ ،

145- جزيرة العرب في القرن العشرين، ط5، دار الطليعة، (بيروت، 1963م).

- يحيى، لطفي عبد الوهاب (الدكتور)،

146- العرب في العصور القديمة ، مدخل حضاري في تاريخ العرب قبل الاسلام، دار النهضة ، (بيروت، 1978م).

رابعاً: **البحوث والدراسات**:

- اليزابث، مونرو،

147- الجزيرة العربية بين البخور والبترول، تعريب محمود محمد ، (بحث منشور في مجلة الدارة، العدد الأول، السنة الثانية، 1982م).

- الانصاري: عبد الرحمن الطيب (الدكتور)،

148- طرق التجارة وأثرها على نشأة الممالك والمدن، (محاضرات الموسم الثقافي، 1396هـ/ 1976م)، وزارة الثقافة ، (دولة الأمارات العربية، 1977م).

- باقر، طه (الدكتور)،

149- علاقات بلاد وادي الرافدين بجزيرة العرب، (بحث منشور في مجلة سومر، م5، 1949م).

- التكريتي ، بهجت عبد اللطيف (الدكتور)،

150- دراسة في طبيعة العلاقات مع ساحل شرق أفريقيا والامتداد التاريخي والتواصل الحضاري ، (بحث منشور في مجلة دراسات تاريخية، بيت الحكمة ، العدد العشرون، السنة الرابعة، 1422هـ/ 2001م).

- جامعة عدن ،

151- **جزيرة سقطري**، مشروع البحوث الميدانية ، تقرير البعثة العلمية، قسم الجغرافية والأحياء ، كلية التربية.

- جميل ، فؤاد (الدكتور)،

152- **الخليج العربي في مدونات المؤرخين والبلدانيين الأقدمين** ، (بحث منشور في مجلة سومر، مجلد 22، 1953م).

- حسن ، يوسف فضل (الدكتور)،

153- **الجذور التاريخية للعلاقات العربية الافريقية،** (بحث منشور في مركز دراسات الوحدة العربية، 1980م)،

154- **الصراع حول البحر الأحمر منذ اقدم الازمنة حتى القرن الثامن عشر**، (بحث منشور في مجلة الدارة ، العدد الثالث، الرياض، 1983م).

- الخثعمي، مسفر بن سعد بن محمد ،

155- **الأثر السياسي والحضاري لدرب البخور في عصور ما قبل الاسلام،** (مداولات اللقاء السنوي الثالث ، جمعية التاريخ والآثار بدول مجلس التعاون الخليجي ، مسقط، 1420هـ/2000م).

- زاريتر ، بوريس،

156- **التنقيبات الأثرية في محافظة ظفار**، تعريب عبد الله الخراصي ، (بحث منشور في مجلة نزوي، العدد الثاني ، 1995م).

- الزبيدي، محمد حسين (الدكتور)،

157- هجرة العرب المسلمين إلى شرق أفريقيا، (بحث منشور في مجلة المؤرخ العربي، العدد الثالث والعشرون، سنة 1987م).

- زيادة ، نيقولا (الدكتور)،

158- البحر الأريتيري وتجارة الجزيرة العربية، (دراسات في تاريخ الجزيرة العربية ، جامعة الملك سعود ، الرياض، 1973م).

159- تطور الطرق البحرية والتجارة بين البحر الأحمر والخليج العربي مع المحيط الهندي، (بحث منشور في مجلة دراسات الخليج العربي والجزيرة العربية ، العدد الرابع، السنة الأولى، الكويت، 1975م).

- عبد العليم، مصطفى كمال (الدكتور)،

160- تجارة الجزيرة العربية مع مصر في المواد العطرية في العصرين اليوناني والروماني، (بحث منشور في دراسات تاريخ الجزيرة العربية، جامعة الملك سعود، الرياض، 1984م).

- الغساني، عبد القادر (الدكتور)،

161- اللبان ، (حصاد ندوة الدراسات العمانية ، وزارة التراث القومي والثقافي ، عمان، 1980م).

- محمود، محمد توفيق (الدكتور)،

162- البحر الاحمر في الاستراتيجية الدولية ، (بحث منشور في مجلة السياسة الدولية، العدد السابع والخمسون، تموز 1979م).

- موسى ، فاطمة صلاح الدين (الدكتورة)،

163- العلاقة بين الجزيرة العربية واليونان منذ عهد الاسكندر حتى بداية العصر الروماني، (بحث منشور في مجلة مركز الوثائق للدراسات الأنسانية، جامعة قطر، العدد الثاني، 1990م).

- المياحي ، علي محمد (الدكتور)،

164- صلات العراق التجارية مع جنوب شرق آسيا في العصور الاسلامية ، (بحث منشور في مجلة دراسات تاريخية، بيت الحكمة ، بغداد، العدد الثاني ، 1420هـ/ 2000م).

- ناجي ، سلطان (الدكتور)،

165- عدن عبر التاريخ، (بحث منشور في مجلة الاكليل ، العدد الثاني، صنعاء ، 1983م).

- ناجي، عبد الجبار (الدكتور)،

166- الطريق الملاحي بين العراق والهند والصين عند الرحالة والجغرافيين العرب، (بحث منشور في مجلة دراسات تاريخية ، بيت الحكمة ، العدد الثاني ، نيسان حزيران، السنة الثانية ، 1421هـ/ 2001م).

خامساً: **دوائر المعارف:**

- دائرة المعارف الاسلامية: أعداد وتحرير إبراهيم زكي خورشيد ، أحمد الشناوي عبد الحميد يونس ، مطبعة الشعب، (القاهرة، بلا ت).
- دائرة معارف القرن العشرين، اعداد بطرس البستاني، مطبعة المعارف، (بيروت، 1987م).

سادساً: **الرسائل الجامعية:**

- باقر : كاظم ،

البحريـة الفارسـية فـي الخلـيج العربـي، (رسالة دكتوراه غير منشورة، جامعة البصرة ، 1994م).

- مطر: جواد (الدكتور)، **الحيـاة الاجتماعيــة والاقتصــادية فــي الـيمن القـديم**، (رســالة دكتــوراه غيــر منشــورة، جامعــة بغـداد ، كليــة الآداب، 1998م).

سابعاً: **المراجع الاجنبية** :

1- The Economical Activity of Bahrain and Oman. The Early Middle Ages. Seminar Arabian. Vol. G. 1979, London.

2- International. Journal of Middle East Studies August, 1982. The Econmical Life in Mecca Before Islam. An Essay Published in This Journal.

3- The Periplus of Erythren Sea. Travel and Trade Ocean . By Amerchant of the Firstcentury. Tcanslafted from the Greek and Am Moloted.

4- Groom Nigel. "Frankincense. And Murrh" , London Iongman. 1981.

5- Groom Nigel. " Gerrha. ALOSA. Aarabian" Atlal. Rigadh. DAMS. 1982. Vol. 6.

6- Miller. Jinnes. "The Spice Trade of the Roman Empire". 29 B. C. to. D. 641. Oxford. The Clorendon, p.1969.

7- Van Beek . Gus. "Frankincense and Murrh in Ancient South Arabian " JOAS New . Haven. ASOR. 1958, Vol. 78.